



DESENVOLUPAMENT I SUBDESENVOLUPAMENT DE LES TERRES DE L'EBRE DURANT ELS SEGLES XVIII I XIX.

Agustí Agramunt Bayerri

Dipòsit Legal: T 1625-2015

ADVERTIMENT. L'accés als continguts d'aquesta tesi doctoral i la seva utilització ha de respectar els drets de la persona autora. Pot ser utilitzada per a consulta o estudi personal, així com en activitats o materials d'investigació i docència en els termes establerts a l'art. 32 del Text Refós de la Llei de Propietat Intel·lectual (RDL 1/1996). Per altres utilitzacions es requereix l'autorització prèvia i expressa de la persona autora. En qualsevol cas, en la utilització dels seus continguts caldrà indicar de forma clara el nom i cognoms de la persona autora i el títol de la tesi doctoral. No s'autoritza la seva reproducció o altres formes d'explotació efectuades amb finalitats de lucre ni la seva comunicació pública des d'un lloc aliè al servei TDX. Tampoc s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant als continguts de la tesi com als seus resums i índexs.

ADVERTENCIA. El acceso a los contenidos de esta tesis doctoral y su utilización debe respetar los derechos de la persona autora. Puede ser utilizada para consulta o estudio personal, así como en actividades o materiales de investigación y docencia en los términos establecidos en el art. 32 del Texto Refundido de la Ley de Propiedad Intelectual (RDL 1/1996). Para otros usos se requiere la autorización previa y expresa de la persona autora. En cualquier caso, en la utilización de sus contenidos se deberá indicar de forma clara el nombre y apellidos de la persona autora y el título de la tesis doctoral. No se autoriza su reproducción u otras formas de explotación efectuadas con fines lucrativos ni su comunicación pública desde un sitio ajeno al servicio TDR. Tampoco se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al contenido de la tesis como a sus resúmenes e índices.

WARNING. Access to the contents of this doctoral thesis and its use must respect the rights of the author. It can be used for reference or private study, as well as research and learning activities or materials in the terms established by the 32nd article of the Spanish Consolidated Copyright Act (RDL 1/1996). Express and previous authorization of the author is required for any other uses. In any case, when using its content, full name of the author and title of the thesis must be clearly indicated. Reproduction or other forms of for profit use or public communication from outside TDX service is not allowed. Presentation of its content in a window or frame external to TDX (framing) is not authorized either. These rights affect both the content of the thesis and its abstracts and indexes.

TESI DOCTORAL

Agustí Agramunt Bayerri
*Desenvolupament i subdesenvolupament de
les Terres de l'Ebre
durant els segles XVIII i XIX*

Universitat Rovira i Virgili



Departament d'Història i Història de l'art

Agustí Agramunt Bayerri

*Desenvolupament i subdesenvolupament de
les Terres de l'Ebre
durant els segles XVIII i XIX*

VOLUM I

TESI DOCTORAL

Dirigida pel Dr. Ramon Arnabat Mata

Departament
d'Història i Història de l'Art

Grup de Recerca Ideologies i Societat a la Catalunya
Contemporània.



Universitat Rovira i Virgili

Tarragona
2015



UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI
Departament d'Història i Història de l'Art

FAIG CONSTAR que aquest treball titulat *Desenvolupament i subdesenvolupament de les Terres de l'Ebre durant els segles XVIII i XIX*, que presenta Agustí Agramunt Bayerri, per a l'obtenció del títol de Doctor, ha estat realitzat sota la meva direcció al Departament d'Història i Història de l'Art d'aquesta universitat i que a compleix els requeriments per poder optar a la Menció Internacional.

Tarragona, 23 d'abril de 2015.

El director de la tesi doctoral,

Dr. Ramon Arnabat Mata.

AGRAÏMENTS

Malgrat que jo n'hagi estat l'autor, al darrera de les següents pàgines hi han acabat intervenint, d'una manera o altra, multitud de persones i institucions, el paper de les quals mereix ser reconegut.

En primer lloc es troba el Dr. Ramon Arnabat, el meu director. A ell dec una atenció personalitzada, una direcció crítica i una correcció atenta del treball. També li voldria agrair especialment haver-se adaptat al meu tarannà autònom i haver trobat un bon equilibri entre el *deixar fer* que a mi tant m'agrada, per poder explorar, equivocar-me, corregir i aprendre dels meus propis errors, i el control requerit per a l'assoliment d'un treball cohesionat i consistent.

En segon lloc, voldria agrair el paper del grup de recerca Ideologies i Societat a la Catalunya contemporània. A ells (i a l'Agència de Gestió d'Ajuts Universitaris de la Recerca de Catalunya) dec haver gaudit de beques predoctorals. Malgrat ser-ne un alumne i becari, m'han fer sentir-me un més del grup, allí he descobert com funciona el treball en equip i les seves complexitats. M'he familiaritzat amb tot l'entramat institucional que gira al voltant de la recerca i, a la vegada, m'he format com a historiador, docent universitari i ciutadà. El mateix podria dir del Departament d'Història i Història de l'Art. Donada l'amplitud cronològica i temàtica de la meva recerca, sovint m'ha estat necessari preguntar als professors/es experts en un determinat tema tot i que no formaven part del meu grup de recerca, ni tan sols compartíem àrea; d'ells sempre he trobat la porta oberta del seu despatx, un somriure i la seva atenció. Des d'aquí, un reconeixement especial a la Dra Maria Bonet, Dr Amancio Isla i Dra. Montserrat Sanmartí per la seva ajuda, i la resta de professors/es del departament, la secretaria, i el servei de Gestió a la Recerca de la URV.

Em mereix una menció especial el Dr. Josep Oliveras del departament de Geografia de la URV. Va ser el director del meu treball de final de màster, el qual és el germen de la present tesi; li haig d'agrair un cop més, per tant, haver-me apropiat a la metodologia de la de geografia regional. Aquesta, juntament amb la meva formació com a historiador, m'ha conferit una manera mestissa, pròpia i personal d'investigar i mirar el passat.

També, del departament de Geografia, voldria agrair al Dr. Jordi Andreu i als becaris/es del laboratori de cartografia que dirigeix, per la seva ajuda en matèria de SIG i cartografia digital. Els meus coneixements en aquesta matèria van començar a partir (i des de) dels seus consells pràctics.

Aquesta tesi també és deutora d'una breu però intensa experiència a la *University of East Anglia*, a la ciutat anglesa de Norwich. Durant tres mesos vaig ser acollit pel *Landscape Group* de la *School of History*, on vaig treballar i familiaritzar-me al el professor Tom Williamson i els Dr. Jon Gregory i la Dra. Sarah Spooner. A través dels *meetings* amb ells i el bon ambient del *seminar* vaig trobar un espai de treball diferent però una formes familiars i molt pròximes que des d'aquí voldria reivindicar. Igualment, difícilment hagués pogut arribar a fer l'estada a Norwich sense la formació prèvia en llengua anglesa. Per això m'haig de referir a les classes i suport personalitzat rebut de Mathew Barton i Jake Mabett, professors de *The English Academy*, de la qual n'he estat alumnes més de dos anys.

La realització de la meva recerca s'ha desenvolupat bàsicament en tres tipus d'espais: el primer és l'arxiu. He consultat i gaudit d'una llarga llista d'arxius, però només a un grapat d'ells hi he passat més hores de les que puc comptar: el primer és l'Arxiu Comarcal de les Terres de l'Ebre, a Tortosa. Entre els seus fons he trobat la base documental sobre la qual es recolza el present treball; per això haig d'agrair les tones de paper que m'han servit a taula durant tots aquests anys l'Albert Curto, la Laura Tienda i Enric Homedes; tots ells han convertit els Reials Col·legis de Tortosa amb la meva segona casa i on considero que m'he fet historiador. Tres quarts del mateix podria dir de l'Arxiu Històric de Tarragona i l'Arxiu de la Diputació de Tarragona, d'on he gaudit d'un tracte pròxim i amable de Isabel Companys i Manel Güell, els quals m'han deixat remenar, rebuscar i fotografiar com a mi m'agrada. També cal fer menció a l'Arxiu de la Corona d'Aragó i l'Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona, a l'Archivo Histórico Nacional i al Archivo General de la Administración, de Madrid i Alcalà de Henares, respectivament i El Norfolk Record Office de Norwich.

El segon espai són les biblioteques. Personalment m'encanta treballar entre prestatgeries plenes de llibres, i per això, les biblioteques s'han convertit en part important del meu ecosistema de recerca. En primer lloc es troba el CRAI del campus Catalunya de la

URV. Ha estat el lloc de referència per iniciar una recerca i trobar la bibliografia. N'agraeixo especialment l'amabilitat i el bon tracte dels bibliotecaris/es, els seus becaris i el seu bon criteri per adquirir noves obres en un context de contenció pressupostària. A més a més, m'agradaria emfatitzar la utilitat dels cursos ProffIt, impartits pel mateix personal i que, personalment, he trobat de gran interès per incrementar els meus recursos i eines com a historiador. En segon lloc, voldria destacar les llargues tardes de treball a les seccions de bibliografia local a les biblioteques públiques, tant la Biblioteca Pública de Tarragona com la Marcel·lí Domingo de Tortosa i les bones sorpreses que de tant en tant tenia localitzant obres antigues entre els seus fons antics. I en tercer lloc, haig de mencionar la Biblioteca de Catalunya, tant pel seu espai de treball com pel seu fons. Del dia setmanal que anava a Barcelona, la meitat, el passava entre les parets gòtiques de l'antic Hospital de la Santa Creu, tot fruint del tacte i la lectura dels documents de la Junta de Comerç i el seu bastíssim fons de fonts editades, tots ells de primera necessitat per a la meua recerca.

Des de la distància, voldria destacar també la ingent tasca de digitalització i oferta online gratuïta de totes aquelles institucions amb documentació o fonts d'informació. Des de la Biblioteca Nacional de Madrid, passant per la cartoteca digital de l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya, el repositori del Archivo General de Simancas, el portal Racó.cat, XACpremsa, Prensahistorica, Archive.org, Europeana, Google Books i un llarg etcètera. Crec que és de justícia agrair la seva tasca gràcies a la qual no només m'he estalviat una bona quantitat de recursos propis en desplaçaments i reproducció, sinó també que m'ha facilitat la cerca dins dels propis documents i n'he descobert d'altres gràcies a les recomanacions tangencials.

I el tercer espai és el despatx 5.2. És allí on he picat bona part del present treball i on he compartit treball i experiència amb gent que es trobava amb les mateixes circumstàncies que jo i que, per tant, amb més facilitat he trobat empatia. Des d'aquí el meu agraïment a la Txell, la Mireia i la Neus, amb qui he treballat colze a colze per organitzar i repartir-nos les tasques com a becaris de l'ISOCAC. A la Judit i l'Alba per les nostres llargues converses que m'han millorat la meua faceta com a modernista i amb qui he compartit treball d'arxiu, ens hem recolzat mútuament en les últimes fases de la tesi i amb qui tinc algun projecte de recerca futur en comú. També mencionar a en Gines, qui ha estat un dels meus primers alumnes, que ara és un company i a qui he vist passar de

ser estudiant d'història a historiador. I per últim, als nouvinguts del 5.2 com la Sílvia, en Francesc i l'Edgard, i als que ja treballen a un altre lloc, com l'Anna. Amb tots ells he compartit des del “bon dia”, la cafetera i fins al “fins demà”. Hem rigut, ens hem recolzat, i entre tots ens hem fet millors.

Finalment queden els de casa i els amics: pares, germana, iaies i companys. Voldria agrair el seu interès i suport. Els qui més em coneixen com a persona, els qui sense obrir la boca saben el què em passa i als que mentre passen els anys segueixen estant ben a prop. No se'm dona gaire bé explicar coses d'aquestes, però no importa perquè ells, llegint-ho, com sempre, ja ho han entès.

A tots ells i elles, moltes gràcies.

RESUMS / RESUMEN / SUMMARY

La present tesi doctoral analitza l'etapa de transició econòmica des de l'Antic Règim al Capitalisme durant els segles XVIII i XIX a la regió catalana de l'Ebre. Per un costat, posant atenció en l'evolució de les activitats industrials i comercials i, per altre, en el procés de la modernització de les infraestructures de transport i l'urbanisme de la ciutat de Tortosa. La falta de competitivitat de la indústria local i els conflictes bèl·lics del tombant de segle acabaren per exhaurir el vell sector secundari de la regió, que entrà en un procés d'agrarització generalitzada. El sector logístic i dels transports sobrevisqueren uns anys més. Durant el s. XVIII el mercat dels arrendaments senyorials havia dinamitzat el sector, però, arribats a finals de segle, també s'afeblí degut a l'ofec de les càrregues fiscals de Tortosa i la creixent atracció del mercat del Camp.

La contracció econòmica i l'endarreriment en el creixement demogràfic que experimentà Tortosa féu que perdés l'autonomia administrativa, encara que l'elit continuaria tenint contacte directe amb l'estat central. Malgrat tot, a partir dels anys 40 del s. XIX, la situació canvià: es produí un repunt demogràfic després de les guerres carlines, i l'extensió i intensificació agrària del delta i de les planes interiors. Amb tot es reactivà la demanda interna. Al mateix temps, malgrat el fracàs de la renovació de la navegació fluvial a vapor, amb la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre, l'arribada de capital inversor afavorí la creació d'empreses de serveis complementaris. Finalment, amb l'arribada del ferrocarril, va irrompre la nova indústria de transformació alimentària dirigida a l'exportació. El nou context social, demogràfic i econòmic acabaria per desencallar la qüestió urbanística precipitant la construcció de l'eixample urbà al 1886.

Finalment, les principals conclusions han estat comparades amb la història de la ciutat anglesa de Norwich.

La presente tesis doctoral analiza la etapa de transición económica desde el Antiguo Régimen al Capitalismo durante los siglos XVIII y XIX en la región catalana del Ebro. Por un lado, fijando la atención en la evolución de las actividades industriales y comerciales y, por otro, en el proceso de la modernización de las infraestructuras de transporte y el urbanismo de la ciudad de Tortosa. La falta de competitividad de la industria local y los conflictos bélicos del cambio de siglo agotaron el viejo sector secundario de la región, que entró en un proceso de agrarización generalizada. El sector logístico y de los transportes sobrevivieron unos años más. Durante el s. XVIII el mercado de los arrendamientos señoriales había dinamizado el sector, pero, llegados a finales de siglo, también se debilitó debido al ahogo de las cargas fiscales de Tortosa y la creciente atracción del mercado del Camp.

La contracción económica y el retraso en el crecimiento demográfico que experimentó Tortosa hizo que perdiera su autonomía administrativa, aunque la élite continuaría teniendo contacto directo con el estado central. Sin embargo, a partir de los años 40 del s. XIX, la situación cambió: se produjo un repunte demográfico después de las guerras carlistas, y la extensión e intensificación agraria del delta y de las llanuras interiores. Se reactivó, entonces, la demanda interna. Al mismo tiempo, a pesar del fracaso de la

renovación de la navegación fluvial a vapor, con la Real Compañía de Canalización del Ebro, la llegada de capital inversor favoreció la creación de empresas de servicios complementarios. Finalmente, con la llegada del ferrocarril, irrumpió la nueva industria de transformación alimentaria dirigida a la exportación. El nuevo contexto social, demográfico y económico acabaría por desatascar la cuestión urbanística precipitando la construcción del ensanche urbano en 1886.

Finalmente, las principales conclusiones han sido comparadas con la historia de la ciudad inglesa de Norwich.

The current thesis analyses the transition period from Ancient Regime to Capitalism during the 18th and 19th centuries in the Ebro Catalan region. On one hand, we focus the attention in industrial and trade activities, and on the other hand, in the improvement of transport infrastructures and Tortosa's urbanism. The lack of competitiveness of local workshops and the Napoleonic wars erased definitively the rest of the regional old secondary sector. The south of Catalonia began a process of general agrarisation. Logistic activities could survive a few years more. During the 18th century, the leasing of manorial rents had energised business, but by the end of the century, this activity also was weakened by excessive Tortosa taxes and the increasing of Camp de Tarragona's commercial attraction.

The economic contraction and the delay in demographic growth happened in the south of Catalonia meant that Tortosa lost its political status. Nevertheless, its political elites continued having direct contact with the central state. However, as of the 40s of the 19th century, the situation changed. There was demographic growth after the Carlist Wars and also the effects of agricultural intensification of Ebro Delta and inland plains, and therefore, internal demand was reactivated. At the same time, despite the failure of modernisation of steampowered river navigation, The Royal Company of Ebro Canalisation and its investment favoured an increase of the services sector. Finally, with the arrival of the railway, the food transformation industry, focused on exportation, arose. This new social, demographic and economic context unblocked any complications, permitting the city's urban expansion from 1886 onwards. Eventually, the main conclusions have been compared with the history of English city of Norwich.

LLISTA D'ABREVIATURES

- ACA: Arxiu de la Corona d'Aragó.
- AGA: Archivo General de la Administración.
- AGS: Archivo General de Simancas.
- AHAT: Arxiu Històric Arxidiocesà de Tarragona.
- AHCB: Arxiu Històric Comarcal del Bages.
- AHCB: Arxiu Històric de la ciutat de Barcelona.
- AHCBC: Arxiu Històric Comarcal del Baix Camp.
- AHcT: Arxiu de la Catedral i el Capítol de Canonges de Tortosa.
- AHcT: Arxiu Històric de la ciutat de Tarragona.
- AHCTE: Arxiu Històric comarcal de les Terres de l'Ebre.
- AHDT: Arxiu Històric de la Diputació de Tarragona.
- AHF: Archivo Histórico Ferroviario. Estación de las Delicias.
- AHN: Archivo Histórico Nacional.
- AHPL: Arxiu Històric de la Paeria de Lleida.
- AHPL: Arxiu Històric Provincial de Lleida.
- AHPNB: Arxiu Històric de Protocols Notarials de Barcelona.
- AHpT: Arxiu Històric del Port de Tarragona.
- AHT: Arxiu Històric de Tarragona.
- AMA: Arxiu Municipal d'Alfara.
- AMV: Arxiu Municipal de València.
- AMX: Arxiu Municipal de Xerta.
- ANC: Arxiu Nacional de Catalunya.
- ARCCE: Arxiu de la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre.
- BBE: Biblioteca del Banco de España.
- BC: Biblioteca de Catalunya.
- BN: Biblioteca Nacional.
- BRAMB: Biblioteca de la Reial Acadèmia de la Medicina de Barcelona.
- BUPF: Biblioteca de la Universitat Pompeu Fabra.
- BUV: Biblioteca de la Universitat de València.
- BV: Biblioteca Valenciana.
- CoAC: Arxiu del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya.

- IMMR: Institut Municipal de de Museus de Reus.
- NML: Norfolk Millenium Library. Norwich.
- NRO: Norfolk Record Office.
- RCCE: Reial Companyia de Canalització de l'Ebre.

PUBLICACIONS DERIVADES DE LA TESI

- AGRAMUNT, Agustí: “Societats recreatives a la Tortosa del s. XIX” a Recerca 12. 2008. Tortosa. Arxiu Històric Comarcal de les Terres de l'Ebre. p. 347-367. ISSN: 1135-6014
- AGRAMUNT, Agustí: “Els mites del tortosinisme” a ARNABAT, Ramon; GAVALDÀ, Antoni (eds.): *Homenatge al Doctor Pere Anguera*. Vol 1. Història Local: recorreguts pel liberalisme i el Carlisme. (2012). Barcelona. Afers. p. 79-95. ISBN: 978-84-92542-68-0
- AGRAMUNT, Agustí: “La indústria paperera d'Alfara de Carles. Dels conflictes jurisdiccionals per l'aigua a l'adveniment del capital comercial. (s. XVIII I XIX)”. *A Pagesia, indústria I món rural. VIII Congrés sobre sistemes agraris, organització social i poder local* (2013): <http://www.sistemesagraris.udl.cat/VIII-Ind/Resums.htm>
- AGRAMUNT, Agustí: “L'impacte de la protoindustrialització en la crisi del gremi seder de Tortosa (1760-1780)” a Recerques, 66. 2013. València. Publicacions de la Universitat de València. p. 7-32. ISSN: 0210-380X.
- AGRAMUNT, Agustí: “Capitol VII. Comerços i serveis, signes evidents de modernitat” a CURTO, Albert (coord). *L'abans. Tortosa. Recull gràfic 1875-1975* (2013). Barcelona. Efadós. p. 656-749. ISBN: 978-84-15232-24-7
- AGRAMUNT, Agustí: “La burgesia de les Terres de l'Ebre en el marc de les companyies arrendatàries i comercials de les acaballes de l'Antic Règim” a IX Congrés de la CCEPC: Després de les noves Plantes. Canvis i continuïtats en les terres de parla catalana. (2014). Barcelona. Publicacions de la Coordinadora de Centres d'Estudis de Parla Catalana. p. 283-296. ISBN: 978-84-9034-283-1.
- AGRAMUNT, Agustí: “Els arrendaments municipals de propis i arbitris de la ciutat de Tortosa a les acaballes de l'Antic Règim” a Recerca 15. 2014. Tortosa. Arxiu Històric Comarcal de les Terres de l'Ebre. p. 33-86. ISSN: 1135-6014.
- AGRAMUNT, Agustí: “El nacimiento y desarrollo de las sociedades recreativas en un entorno urbano: el caso de Tortosa: 1840-1900” a VIII Congreso de Historia Social. Sociabilidades en la Historia. Actes editades en DVD. ISBN: 978-84-606-5496-4.

ÍNDIX DE CONTINGUTS.

VOLUM I

PART I: OBJECTIUS, MOTIVACIONS I MARC HISTORIOGRÀFIC DE REFERÈNCIA DE LA INVESTIGACIÓ.

Presentation, objectives and motivations.....	3
Historiographic background.....	5
A. Catalan Ebro seen from the eighteenth century.	5
B. The nineteenth century point of view.....	8
C. The models of Study of Peripheral Catalonia.	10
D. The historiographic of Catalan industrialisation.	13
E. The historians of economy, finance, transport and infrastructures.	14
F. The development of non-developed regions. The large discussion about Catalan and Spanish agriculture.	15
G. The Spanish state and Liberalism.	16
H. The city, the region and its institutions.....	17
I. Past and present of the local and regional history of Tortosa and Terres de l'Ebre.	19
Presentació, objectius i motivacions.....	24
Antecedents historiogràfics i estat de la qüestió.	27
A. L'Ebre català vist des del segle XVIII.	27
B. La visió del segle XIX.....	30
C. Els models d'estudi de la Catalunya perifèrica.	32
D. Les referències historiogràfiques de la industrialització catalana.....	35
E. Els historiadors de l'economia, les finances, els transports i les infraestructures.....	36
F. El desenvolupament dels no desenvolupats. El llarg debat sobre el camp català i espanyol.....	37
G. L'estat espanyol i el liberalisme.	38
H. La ciutat, la regió i les seves institucions.....	39
I. Passat i present de la història local i regional de Tortosa i les Terres de l'Ebre.....	40
Hipòtesis i estructura formal de la recerca.	47
Metodologia emprada, recerca internacional i control de resultats.	51
A. Cerca, buidat i tractament documental.....	52
B. Tractament de les dades quantitatives.....	54
C. Treball de camp.....	55
D. Cartografia i croquis. Software emprat.	55
E. Finançament, supervisió i recerca internacional.	56

PART II. EL FINAL DE L'ANTIC RÈGIM. DIFERENTS ÒPTIQUES DE LA TRANSIÓ CAP AL CAPITALISME.

1. Presentació i fons emprades per a l'elaboració de la part II.....61

2. L'impacte de la protoindustrialització en la crisi del gremi seder de Tortosa (1760-1780).....69

2.1. Objectius i actors del procés.....	69
2.2. Estructura del gremi de Nostra senyora dels Àngels de Tortosa.....	72
2.3. Els inicis de la crisi.....	76
2.3.1. La modificació de les ordenances. 1778.	77
2.3.2. La crisi de la producció sedera.	82
2.3.3. La legislació, els veedors del gremi i la importació del teixit al corregiment de Tortosa.....	88
2.4. Els nous fabricants i la Junta de Comerç.....	92
2.4.1. Una legislació favorable per als nous fabricants (1770-1781).	95
2.5. La imposició dels contraventors de les ordenances a Tortosa. De manufacturadors a importadors i botiguers.	103
2.5.1. El plet en el si del gremi seder. Proteccionistes vs. Contraventors.	103
2.5.2. El model procedimental del plet: Gremi, Ajuntament i Junta de Comerç.	106
2.5.3. La situació després del plet: represàlies i divisió social dels integrants del gremi.	109
2.6. Discussió del capítol.....	117

3. La irrupció del sector paperer al s. XVIII i XIX. Un temptativa d'industrialització rural frustrada.121

3.1 Objectius de l'estudi del sector paperer a la comarca de Tortosa.	121
3.2. Espai geogràfic de les fàbriques d'Alfara.	123
3.3. Actors i posicionament en els conflictes jurisdiccionals.....	128
3.4. Els plets jurisdiccionals.....	135
3.5. Agricultors contra industrials. Els conflictes per l'ús de l'aigua.	138
3.6. La indústria paperera.....	145
3.6.1. Els condicionants físics.	146
3.6.2. Les infraestructures hidràuliques d'Alfara.	147
3.6.3. L'estímul legislatiu il·lustrat al sector paperer.....	155
3.6.4. El resultat: expansió i densificació del sector.	157
3.6.5. Alfara i el context regional propici per al desenvolupament del sector paperer.	162
3.7. Funcionament i economia de les fàbriques de paper.....	165
3.7.1. Sobre les fonts.	165
3.7.2. El procés d'elaboració del paper.	167
3.7.3. L'economia d'una fàbrica de paper.....	172
3.7.4. Colls d'ampolla en el procés productiu i les transformacions tècniques.....	180
3.7.5. El capital humà. La mobilitat de la mà d'obra qualificada.	182
3.7.5.1. El cas d'Alfara de Carles. Anàlisi socioprofessional.	187

3.8. La propietat i el capital. Evolució històrica de les fàbriques papereres més importants d'Alfara.....	195
3.8.1. La fàbrica de Navàs.	196
3.8.1.1. Els últims esforços per frenar l'aparició de noves fàbriques.	199
3.8.2. La nova onada inversora a l'àrea industrial paperera d'Alfara.....	202
3.8.2.1. L'evolució de la fàbrica de Navàs a la segona meitat del s. XIX.	203
3.8.2.2. Les fàbriques petites. La família Escubedo i la família Martí.	209
3.9. Discussió del capítol.	216
4. Burgesia i encaix comercial de les Terres de l'Ebre. (1750-1820).	221
4.1. Objectius de l'estudi del comportament burgés ebrenc durant les acaballes de l'Antic Règim.....	221
4.2. Un nou model agrari capitalista a la segona meitat del s. XVIII.	222
4.2.1. El marc cronològic i conceptual dels arrendaments.	222
4.3. Els comerciants d'Altafulla. Un model de societat d'arrendaments senyorials.	227
4.3.1. La font i l'arquitectura social de l'empresa.	227
4.3.2. Els models de contracte d'arrendament.	230
4.3.3. Activitat i implantació regional. Apunts comparatius amb la Companyia d'Aragó.....	232
4.3.4. Els rendiments i les produccions dels arrendaments.	238
4.4. El paper de la burgesia autòctona en el marc de les companyies arrendatàries i comercials.	249
4.4.1. Els límits confusos entre una empresa subordinada i una empresa autònoma.....	249
4.4.2. Alguns perfils coneguts de comerciants ebrenca a la segona meitat del s. XVIII.	262
4.4.3. Un exemple d'explotació indirecta. La disponibilitat de capital mercantil com a factor de posicionament en un mercat obert.	267
4.4.4. L'altra burgesia. L'oligarquia terratinent i políticament influent: l'exemple del llibre de comptes de Plàcido de Riu.....	272
4.5. Els arrendaments d'impostos.	279
4.5.1. Disparitat d'impostos i jurisdiccions.	279
4.5.2. La novena decimal. El cas del bisbat de Tortosa durant la primera dècada del s. XIX.	282
4.5.2.1. Definició i aplicació pràctica de l'impost.	282
4.5.2.2. El reial novè al bisbat de Tortosa.....	284
4.5.2.2.1. L'elecció de les cases excusades del bisbat de Tortosa.	292
4.5.2.2.2. Els factors d'impagament de les rendes decimals.	295
4.5.3. Les rendes del reial patrimoni a Tortosa.....	297
4.5.3.1. La jurisdicció reial a Tortosa i la seva comarca.....	298
4.5.3.2. La percepció de les rendes del Reial Patrimoni.....	303
4.5.3.3. Evolució i cicles dels arrendaments del Reial Patrimoni.....	310
4.5.4. Els propis i arbitris municipals de Tortosa.	316
4.5.4.1. Una aproximació a les despeses dels ajuntaments.....	316
4.5.4.2. Classificació i marc interpretatiu de les despeses dels ajuntaments.	324
4.5.4.2.1. Apunts sobre la variabilitat jurisdiccional.	326
4.5.4.2.2. La periodicitat dels arrendaments.	329
4.5.4.2.3. Les tres categories d'arrendaments municipals.	331
4.5.4.3. Els arrendaments d'arbitris.	333

4.5.4.3.1. Delimitació cronològica dels arrendaments d'arbitris.	334
4.5.4.3.2. Els principals arrendaments d'arbitris de la ciutat de Tortosa.	336
4.5.4.3.3. Classificació dels arbitris de Tortosa.	340
4.5.4.4. Propis i arbitris a la ciutat de Tortosa. Una aproximació quantitativa als modes d'execució dels arrendaments.....	342
4.5.4.4.1. La societat d'arrendaments municipals de Diego Martínez (1759-1762).....	344
4.5.4.4.2. Els negocis al voltant de la barrella i la sosa.....	351
4.5.4.5. La crisi del marc jurisdiccional entès com a terme de Tortosa. El cas de la concòrdia entre Xerta i Tortosa.....	361
4.5.4.6. Valoració de les conseqüències de la fiscalitat sobre el trànsit de mercaderies i el comerç regional.....	365
4.6. Discussió del capítol.....	369
5. Conclusions de la Part II.	375

PART III. LES TRANSFORMACIONS DEL SEGLE XIX.

6. Presentació i fonts emprades per a l'elaboració de la part III.....	385
7. La projecció viària i el nou marc territorial de Tortosa.....	393
7.1. Introducció. Les lectures d'una carretera.	393
7.2. L'herència viària de l'Antic Règim.	398
7.2.1. Pervivència i transformació de la xarxa viària. Línies cronològiques generals.....	398
7.2.2. Els eixos viaris tradicionals de Tortosa i la pèrdua de presència estratègica al nord del seu corregiment.	401
7.3. Les distàncies, el temps i l'espai en les comunicacions terrestres.	411
7.3.1. Trajectes, punts de pas i condicions per a la mobilitat.....	411
7.3.2. Continuïtat, dispersió i atracció entre nuclis de població en funció de les seves comunicacions terrestres.	418
7.3.3. El pas fix del riu Ebre.....	432
7.4. El nou impuls constructor modern.	436
7.4.1. La nova concepció de l'obra viària.	437
7.4.1.1. El model constructiu.....	437
7.4.1.2. El model de finançament.....	440
7.4.2. Els eixos viaris estratègics segons el pla d'Aranza i Caballeros.	442
7.4.3. El temps de les primeres inicatives locals. (1808-1848).	443
7.4.4. L'impacte de la Junta de Carteres de Catalunya.	449
7.4.4.1. La carretera de Tarragona a Lleida i de Reus a Masos de Mora.	452
7.4.5. La segona etapa de la Junta de carreteres i els projectes secundaris.....	458
7.4.6. La tasca dels directors de camins. La planificació i les necessitats del territori.....	463
7.4.6.1. La xarxa d'enginyers civils de la Dirección General de Obras Públicas.....	463
7.4.6.2. Els directors de camins de la Província de Tarragona.	465
7.5. L'avanç en la construcció dels projectes durant la dècada del 1860.	470

7.5.1. Els plans estatals de carreteres. 1864-1868.	471
7.5.2. Les iniciatives revolucionàries.....	476
7.6. Inversió i polítiques de compensació. La política viària en temps de la Restauració.	480
7.7. La consolidació de la xarxa viària.	487
7.7.1. El procés administratiu i la construcció de les carreteres a partir de casos concrets.....	487
7.7.2. Cronologia de la construcció de les carreteres.....	493
7.8. Discussió del capítol.	496
8. Modernització i crisi de la navegació fluvial per l'Ebre.....	503
8.1. La millora de la navegabilitat al s. XIX. Un projecte llargament esperat...	503
8.2. L'entrada en funcionament de la navegació fluvial a vapor.....	507
8.2.1. L'externalització de la navegació fluvial.	508
8.2.2. Les dificultats de l'explotació de la navegació fluvial.	513
8.3. La Reial Companyia de Canalització de l'Ebre i l'exportació de carbó.	518
8.3.1. Una perspectiva del sector miner de Terol.	520
8.3.2. Les negociacions entre la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre i la Carbonífera del Ebro.	524
8.4. Comparativa entre la navegació a vapor i la navegació a vela.	525
8.4.1. Conjuntura de la navegació litoral catalana durant els anys d'explotació de la navegació a vapor per l'Ebre.....	526
8.4.2. Un model d'empresa de navegació tradicional: l'armador Joan Baptista Esteve i el llagut Palemón.	536
8.4.3. Els comptes de la navegació a vapor.	539
8.4.3.1. El material mòbil.	539
8.4.3.2. Els costos de transport.	540
8.5. Entrebancs polítics i de l'administració a la navegació a les Terres de l'Ebre.	545
8.5.1. La intromissió militar a la navegació fluvial durant la Tercera Guerra Carlina.	545
8.5.2. La categorització del sistema portuari del Baix Ebre i el Montsià.	547
8.6. L'abandonament de la navegació per part de la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre. Diagnosi i reacció social.....	550
8.6.1. Observacions de l'opinió pública.	554
8.7. Discussió del capítol.	556

VOLUM II

9. La lluita per l'estació del ferrocarril.....	561
9.1. L'interès d'un estudi sobre les negociacions d'un traçat ferroviari.....	561
9.2. El negoci ferroviari a través dels ulls de mitjans s. XIX.	562
9.3. José de Campo i els antecedents de la línia de ferrocarril de València a Tarragona.	566
9.3.1. L'ascens meteòric de José de Campo.....	567
9.3.2. Campo i la Societat Catalana General de Crèdit.....	569
9.3.2.1. La influència de la pugna per la línia de Barcelona a Tarragona sobre la línia de València a Tarragona.	571

9.3.2.2. La línia de València a Tarragona. Una empresa únicament valenciana.....	573
9.4. El traçat del tram de l'Ebre de la línia de València a Tarragona.	575
9.4.1. Aproximació a l'entramat burocràtic relacionat en la construcció del ferrocarril.....	575
9.4.2. Els esforços de Reus per convertir-se en un node de línies ferroviàries (1856-1861).	581
9.4.3. Tortosa pren la iniciativa en la lluita pel traçat (1861-1868).	589
9.4.3.1. Els primers contactes entre Tortosa i el concessionari de la línia AVT.....	590
9.4.3.2. Negociacions amb la Comandància de Marina.	595
9.4.3.3. Negociacions amb el govern central.	596
9.4.4. L'estat pren partit. El primer dictamen de la Junta Consultiva del Ministerio de Fomento.	598
9.4.5. La preparació del nou projecte del tercer tram de la línia de València a Tarragona.	604
9.4.5.1. Preparatius i contrarèpliques.	604
9.4.5.2. El lobby tortosí a Madrid.	609
9.4.5.3. De la resolució de la Diputació Provincial i el Governador civil de Tarragona a la Reial Ordre del 7 de febrer de 1866.	615
9.4.6. Resolució i pròrroga final per a la culminació de l'obra.	620
9.5. Consideracions al voltant de la construcció i el finançament. El final de l'obra.....	622
9.5.1. Processos de capitalització i finançament de les obres.	626
9.5.2. Notes sobre els costos de les obres i el final de la construcció de la línia.	632
9.6. Discussió del capítol.....	638

10. La revitalització industrial de la ciutat de Tortosa.

Metal·lúrgia i molinaria moderna.	643
10.1. La metal·lúrgia, siderúrgia i la construcció de les màquines de vapor.	644
10.1.1. Una panoràmica local i catalana al sector siderometal·lúrgic.	644
10.1.2. L'espai i els factors de localització industrial del sector metal·lúrgic....	646
10.1.3. Negocis de nouvinguts. Les primeres experiències.	647
10.1.4. El capital local en el sector metal·lúrgic.	651
10.2. La molinaria moderna.	657
10.2.1. El canvi de conjuntura en els sectors blader i fariner.....	657
10.2.2. El sector fariner mogut per força hidràulica.....	663
10.2.2.1. La canalització de l'Ebre i l'energia hidràulica.....	663
10.2.2.2. El context de crisi financera de la Companyia de Canalització de l'Ebre.....	654
10.2.2.3. El retorn català a les fàbriques de riu.	667
10.2.2.4. L'aprofitament hidràulic del canal de la dreta de l'Ebre. Desenvolupament del cas pioner.....	668
10.2.2.5. El debat intern de la RCCE al voltant de l'aprofitament industrial de l'aigua.	670
10.2.2.6. Les primeres peticions d'arrendament dels salts d'aigua.	672
10.2.2.7. La contraproposta de Joan Cachot.	675
10.2.2.8. Una aproximació tècnica i arquitectònica a la fàbrica de Joan Cachot.	677

10.2.2.9. El procés productiu de la fàbrica de Cachot.	682
10.2.2.10. La trajectòria de la família Cachot.	684
10.2.2.11. El conflicte entre la RCCE i José Canicio i la seva afectació sobre la fàbrica farinera de Cachot.	688
10.2.2.12. Un conflicte sobre la localització industrial. El cas del molí de Piñol i Moreso.	690
10.2.2.13. Els anys d'explotació del molí de Joan Cachot.	692
10.2.2.14. La ruïna de Joan Cachot, el final del contracte amb la RCCE i la proposta de compra de Vidiella.	695
10.2.2.15. La fàbrica de Piñol i Moreso. Un exemple de conflicte per la localització industrial amb la fàbrica de Joan Cachot.	697
10.2.2.15.1. El precedent de la fàbrica de Piñol i Moreso. El molí flotant de Blanch.	697
10.2.2.16. La fàbrica de Piñol i Moreso.	701
10.2.2.16.1. Els negocis de Moreso Hermanos.	702
10.2.2.16.2. La família Piñol.	706
10.2.2.16.3. L'evolució de la fàbrica de Piñol i Moreso.	709
10.2.2.16.4. El restabliment de les relacions dels germans Piñol amb la RCCE.	714
10.2.2.17. La fàbrica del castell d'Amposta.	716
10.2.2.17.1. L'etapa d'explotació de Mangrané i Blanch.	717
10.2.2.17.2. L'Etapa d'explotació de Dolores de la Helguera.	721
10.2.3. El sector fariner i l'aposta pel vapor.	727
10.2.3.1. La fàbrica de Masoni, Fatsini i Murall.	727
10.2.3.2. La fàbrica de Pons i Baulenas.	731
10.2.3.2.1. La família Baulenas.	732
10.2.3.2.2. José Pons i Enrich.	737
10.2.3.2.3. La constitució de la societat "Pons y Baulenas".	739
10.3. Una reurbanització de la indústria?	744
10.4. Discussió del capítol.	749
11. Conclusions de la part III.	755

PART IV. LA TRANSFORMACIÓ URBANÍSTICA DE TORTOSA AL SEGLE XIX.

12. Presentació i fonts emprades per a l'elaboració de la part IV.	763
13. La gestació de l'eixample urbà de Tortosa (1840-1886).	767
13.1. Introducció. Urbanisme i canvi històric.	767
13.2. Transformacions ideològiques, econòmiques i polítiques.	769
13.2.1. Marc teòric de la ciutat industrial i les noves concepcions urbanístiques.	770
13.2.2. El cas específic de l'agrociutat mediterrània.	774
13.2.3. El paper de la legislació.	777
13.2.4. L'urbanisme i l'exèrcit.	782
13.2.4.1. La presència de l'exèrcit a Tortosa. Evolució i canvis.	783
13.2.4.2. El cos d'enginyers de l'exèrcit.	785

13.2.4.3. Places fortes i zones polèmiques.....	787
13.3. El context urbà de Tortosa a mitjans del segle XIX.....	789
13.3.1. Distribució demogràfica de la ciutat i el seu territori. Pautes evolutives.....	789
13.3.2. El sistema de forts i muralles i el vell traçat urbanístic.....	803
13.3.2.1. Els trams de les muralles.....	803
13.3.2.2. L'entramat urbà a mitjans segle XIX.....	810
13.4. La gestació de l'eixample urbà de Tortosa.....	815
13.4.1. El primer projecte d'eixample urbà. La quimera d'un eixample tancat.....	815
13.4.1.1. Els projectes d'Alemanya.....	815
13.4.2. El primer eixample real. L'experiència del barri del Rastre.....	824
13.4.3. Els inicis dels altres eixamples.....	832
13.4.3.1. L'ajuntament de Tortosa s'acull a la legislació d'eixamples del 1864.....	835
13.4.3.2. La barrancada del 1863 i la finalització de l'eixample del Rastre.....	838
13.4.4. La Revolució de Setembre de 1868 i l'impuls dels eixamples de Tortosa.....	842
13.4.4.1. El període d'autonomia municipal.....	843
13.4.5. El final de l'autonomia de la Junta Revolucionària: del projecte de Sacanella a la Tercera Guerra Carlina.....	849
13.4.5.1. La venda dels terrenys de la hisenda militar.....	851
13.4.5.2. Els projectes d'iniciativa privada.....	854
13.4.5.3. El projecte d'eixample no nat de Vicent Peris.....	858
13.4.5.4. L'administració del sòl guanyat a les muralles. La pugna entre l'Ajuntament de Tortosa i el Govern Civil de Tarragona.....	866
13.4.5.5. La parcel·lació dels eixamples.....	869
13.4.6. L'impàs de la Tercera Guerra Carlina.....	881
13.4.6.1. Les subhastes dels solars durant la Guerra.....	884
13.4.7. L'eixample en temps de la Restauració.....	903
13.4.7.1. L'última ofensiva dels enginyers militars contra les reformes urbanes.....	905
13.4.7.2. El projecte d'eixample de Sebastià Cabot.....	912
13.4.7.2.1. La nova llei d'eixamples i el concurs públic de projectes.....	912
13.4.7.2.2. El projecte d'eixample del Temple i Remolins de Sebastià Cabot.....	917
13.5. La progressiva urbanització dels eixamples.....	939
13.5.1. De les restes dels projectes anteriors a l'aparició del banc de Tortosa.....	940
13.5.2. La construcció de l'eixample. Les iniciatives individuals i l'actuació unificada arran de la Reial Ordre del 1886.....	945
13.6. Discussió del capítol.....	957

PART V. EL COMTAT ANGLÈS DE NORFOLK. UN ESTUDI COMPARATIU.

14. Exercici comparatiu entre les ciutats de Tortosa i Norwich (England).	965
14.1. El per què d'una recerca comparativa.....	965
14.2. La ciutat de Norwich com a centre regional.....	966
14.3. Auge i decadència de la indústria llanera de Norwich.....	967
14.3.1. La renovació de la indústria llanera medieval com a revulsiu	

del sector.	967
14.3.2. Declivi i crisi del sector llaner.	973
14.4. El Norwich del s. XIX.	976
14.4.1. Els altres sectors emergents.	976
14.4.2. El sector financer i l'assegurador.	978
14.5. La modernització de la xarxa viària de Norfolk.	979
14.5.1. El sistema regional de Norwich i la renovació de les carreteres.	980
14.5.1.1. Estructura administrativa de Norfolk.	982
14.5.2. Definició i funcionament de les Turnpik Acts.	984
14.5.3. Les Turnpik Acts de Norfolk.	988
14.6. Els Inland waterways. El sistema de rius navegables i els canals de Norfolk.	996
14.6.1. Les canalitzacions dels sistemes fluvials.	997
14.6.2. La millora de la navegació dels rius de Norfolk.	1.000
14.6.2.1. Classificació de les diferents empreses.	1.000
14.6.2.2. El riu Yare.	1.004
14.6.2.3. La crisi de la navegació.	1.007
14.7. L'arribada del ferrocarril a Norfolk.	1.007
14.7.1. Sobre les companyies ferroviàries i els processos administratius de les línies.	1.008
14.7.1.1. La tramitació d'un ferrocarril.	1.009
14.7.2. Les grans companyies ferroviàries a Norfolk.	1.010
14.7.3. Les iniciatives locals.	1.014
14.7.3.1. Norfolk.	1.014
14.7.3.2. Suffolk.	1.016
14.7.4. El paper de les personalitats de les companyies ferroviàries.	1.018
14.8. Comparativa de resultats entre els casos de Norwich i Tortosa.	1.022
14.8.1. La crisi del sector tèxtil.	1.022
14.8.2. La renovació de la xarxa viària.	1.027
14.8.3. La canalització dels rius i la navegació fluvial.	1.030
14.8.4. La implantació de la xarxa ferroviària.	1.035

PART VI. CONCLUSIONS, BIBLIOGRAFIA i FONS DOCUMENTALS

Conclusions (in English).	1.043
A. The crisis of traditional manufacturing.	1.043
B. The difficulties of capitalisation.	1.044
C. Rural industry and urban industry.	1.045
D. Trade activity.	1.046
E. Taxation and economic activity.	1.048
F. Transport.	1.048
G. Local power and central state.	1.050
H. Economic activity and physical space.	1.051
I. A comparison with Norwich.	1.052

Conclusions (en Català).	1.055
A. La crisi de la manufactura tradicional.	1.055
B. Les dificultats de capitalització.	1.056
C. Indústria rural i indústria urbana.	1.057
D. L'activitat comercial.....	1.058
E. Fiscalitat i activitat econòmica.	1.060
F. Els transports.....	1.061
G. Món local i govern central.....	1.062
H. Activitat econòmica i espai físic.	1.063
I. La comparativa amb Norwich.....	1.064
Bibliografia.	1.067
Fonts documentals i arxivístics.	1.089

ÍNDIX D'ELEMENTS GRÀFICS

Índex de Taules

1.1. Regulació de les característiques tècniques del filat i el teixit produït pels mestres del gremi de Nostra Senyora dels Àngels de Tortosa, segons les ordenances del 1778.	78
1.2. Producció anual de robes de seda i llana procedents de la ciutat de Tortosa i el seu partit que pagaven els drets de Bolla i Rams del 1760.	87
1.3. Llicències d'exportació i partides de mocadors exportats fora del Regne per industrials manresana des del 8/4/1777 fins 20/3/1782.	97
1.4. Peticions i privilegis per a la fàbrica de Pablo Sacristà i Cia i concessions de la Junta de Comerç de Catalunya (1774-1778).	99
1.5. Nom, ofici i posicionament en el conflicte dels mestres seders del Gremi de Nostra Senyora dels Àngels de Tortosa. 1783.	105
2.1. Cronologia dels principals conflictes per l'ús de l'aigua entre els pobles i jurisdiccions riberencs del riu Sénia (s. XIV-1833).	141
2.2. Matriu de distàncies euclidianes entre Igualada i els principals centres productors de paper del corregiment de Vilafranca del Penedès, segons l'informe de la Junta de Comerç del 1775. En Km.	160
2.3. Cronologia de la implantació de les fàbriques papereres de Beseit, segons les notes del mossèn Joaquín de Liedna (1767-1820).	163
2.4. Fàbriques de riu instal·lades al llarg del riu Sénia entre el s. XVIII i s. XIX.	164
2.5. Equivalències d'unitats de paper i de treball a una fàbrica de paper.	170
2.6. Inventari de la fàbrica de paper regentada per Sebastià Mas. 1781.	177
2.7. Distribució per localitats d'algunes de les famílies papereres més importants de la Catalunya setcentista i vuitcentista.	184
2.8. Cens d'oficis, segons el padró d'Alfara de Carles del 1877.	190
2.9. Localització i procedència d'alguns cognoms relacionats amb la indústria paperera catalana amb presència a La Sénia i Alfara de Carles durant els s. XVIII i XIX.	193
3.1. Composició social de la companyia arrendatària de fruits (1764-1769). ...	228
3.2. Balanç econòmic (en lliures catalanes o d'ardites) de les explotacions dels arrendaments senyorials catalans de la Companyia de comerciants altafullencs. Anys 1770 i 1771.	244
3.3. Volum de negoci provinent de la exportació de blat dels deferents arrendaments catalans de la Companyia (1770- 1773).	247
3.4. Declaracions de patrimoni i capital segons els informes per entrar al cos de comerciants de Barcelona (1764-1790).	264
3.5. Capital circulant comptabilitzat al corregiment de Tortosa. En lliures catalanes. 1800.	264
3.6. Partides d'exportació d'oli realitzades per Fidel Moragas i Cia des del port de Tortosa a Marsella. Volums, preus i	

impostos (1820-1821).	268
3.7. Ramats equí i boví de la societat contreta entre la Casa de Riu i Maria Gassià Pastor, segons el tancament de comptes del novembre de 1747.	276
3.8. Col·lectors i subarrendaments de la novena decimal del bisbat de Tortosa de Pablo Nadal i Cia.	288
3.9. Col·lectors i subarrendaments de la novena decimal del bisbat de Tortosa de Fidel Moragas i Cia.	289
3.10. Rendiments de la novena decimal procedents dels comptes presentats per Pablo Nadal i Cia. (1805-1806).	291
3.11. Distribució de les cases excusades de la renda decimal a les diòcesis catalanes (1805).	293
3.12. Subarrendament de les rendes delmeres de les cases excusades de la diòcesi de Tortosa (1805-1808).	294
3.13. Procedència i extracció social dels adjudicatariis dels arrendaments del Reial Patrimoni a la comarca de Tortosa (1764-1799).	313
3.14. Arrendaments del Reial Patrimoni a Catalunya i participació de capital barceloní (1716-1808). En lliures catalanes.	314
3.15. Despeses fixes i variables de la ciutat de Tortosa. 1768.	319
3.16. Sondeig de preus d'adjudicació d'alguns arrendaments de propis i arbitris municipals. Tortosa i Amposta (1785-1809). En lliures catalanes.	338
3.17. Balanços de la companyia arrendatària de drets municipals de Tortosa (1759-1762). En lliures catalanes.	350
4.1. Producte anual dels portatges, pontatges i barcatges de la carretera reial de Molins de Rei a València, al seu pas pel sud català. Administració estatal (1859-1860). En rv.	416
4.2. Població, temps i distàncies segons cinc carreteres de la província de Tarragona, descrites per Josep Criviller (1839).	422
4.3. Potencialitat d'atracció de Reus i Tortosa respecte les poblacions del partit de Gandesa i Falset, segons el resultat del model posdictiu de Kolars i Mallin.	425
4.4. Fonts de finançament i previsions de recaptació per a la construcció de les carreteres de Tarragona a Lleida i de Reus a Mora. 1842.	454
4.5. Ingressos aportats i inversió rebuda del fons de la Junta de Carreteres de Catalunya per províncies (1848-1868). En duros.	459
4.6. Personal depenent de la Direcció General d'Obres Públiques destacat a la província de Tarragona (2n trimestre de 1864).	465
4.7. Estudi de costos de les intervencions que caldria fer al Partit de Tortosa, segons l'informe de José Sanjuan. 1860.	468
4.8. Sistematització del Plan de carreteras del Estado para la província de Tarragona. R.D. de 6 de septiembre del 1864.	471
4.9. Priorització de traçats del Plan de carreteras del Estado para la província de Tarragona. R.D. de 6 de septiembre del 1864.	472
4.10. El Pla de Camins Veïnals de 1869 a les Terres de l'Ebre.	478
4.11. Inversions de la Diputació de Tarragona en funció de la contribució i política de compensació territorial en matèria d'inversions amb la	

partida de 1.750.000 pts. Pla del gener del 1878.	482
4.12. Propostes d'inversió del fons de compensació previst per la Diputació de Tarragona per al Pla provincial de carreteres veïnals. 1878.	485
4.13. Estat i cronologia de construcció de les carreteres veïnals que afecten a les Terres de l'Ebre (1865-1880).	494
5.1. Els primers vaixells de vapor de la Companyia de Canalització de l'Ebre.	509
5.2. Tarifatge de la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre per a la navegació fluvial. (1860).	511
5.3. Balanç econòmic de l'explotació de la navegació fluvial de la companyia de transports de l'Ebre 1860-1864.	516
5.4. Tones i preu de pas per les rescloses del carbó i ciment que exportava el Sr. Ignasi Girona per via fluvial des de Mequinensa fins Tortosa (1873-1883).	523
5.5. Viatges i beneficis del patró Joan Baptista Esteve (1846-1850).	537
5.6. Estimació del balanç de beneficis en el transport de grans i farines en funció dels costos de transport per un vapor de la Companyia de 150 tones. Preus del 1862.	541
5.7. Balanç de costos i despeses de transport de mercaderies, segons tarifes de pas per les tres rescloses de la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre.	543
5.8. Vaixells i volum de mercaderies fiscalitzades per la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre a les rescloses de Baños, Chiprana, La Magdalena, Mequinensa i Flix. (1860-1891).	551
5.9. Comparativa de les importacions de grans i farina de Barcelona, tant per via ferroviària com per via marítima durant el primer quinquenni dels anys 60 del s. XIX. En tones mètriques.	552
6.1. Informe sobre els béns propis de l'Ajuntament susceptibles de ser venuts per finançar el pas del ferrocarril de l'Ebre per Tortosa. c. 1861.	592
6.2. Nota de les finques pròpies que l'ajuntament de Tortosa va vendre entre el 1858-1861.	592
6.3. Evolució de la construcció del ferrocarril d'Almansa-València-Tarragona. 1852-1868.	623
6.4. Costos i pressupostos de la línia de València a Tarragona.	633
6.5. Pressupost del projecte aprovat per al tram entre Vinaròs i l'Ebre. Comparativa entre l'estimació de costos del 1856 i 1866.	634
6.6. Extracte del pressupost del pont sobre l'Ebre. 1863.	634
7.1. Encàrrecs rebuts i protocolitzats per la foneria de Josep Masoni entre 1866 i 1874. Alguns exemples.	650
7.2. Molins fariners a Tortosa i el seu partit judicial. 1876.	659
7.3. La producció de blat per partit judicial a la província de Tarragona. 1876.	660
7.4. Estimació de les hectàrees dedicades al cultiu del blat a partir	

dels volums de producció. 1876.....	661
7.5. La producció de blat al partit judicial de Tortosa per municipis. 1876.....	661
7.6. Informe de la RCCE sobre els preus corrents cobrats a diversos llocs per l'arrendament de força hidràulica, per any i cavall de força (HP). 1867.....	673
7.7. Dimensions de les instal·lacions industrials de Joan Cachot.	678
7.8. Indemnització de la RCCE per falta de dotació d'aigua al molí de Cachot.....	692
7.9. Patrimoni llegat a la seva família per José Maria Piñol i Navàs (en pts.) 1886.....	708
7.10. Inventari dels béns llegats per Manuel Estrany i Rocamora a la seva vídua Dolores de la Helguera. 1864.....	722
7.11. Balanç del primer any de funcionament de la fàbrica de Masoni, Fatsini i Murall. 1871.....	729
7.12. Propietat immobiliària a Tortosa reconeguda per l'inventari de la Societat José Pons e Hijos. 1893.....	743
7.13. Projectió cronològica i nombre dels sectors industrials en actiu a la ciutat de Tortosa (1808-1900).	745
8.1. Distribució demogràfica dels municipis del partit de Tortosa. 1849.	790
8.2. Distribució demogràfica de les comarques del Baix Ebre i el Montsià segons eixos de poblament. Segles XVIII i XIX.	794
8.3. Pressió demogràfica i contribució urbana per barris a la Tortosa prèvia a l'eixample urbà (1867-1874).....	797
8.4. Edificacions erigides dins del perímetre de les zones polèmiques de Tortosa entre 1843 i 1861.....	802
8.5. Pressupostos dels primers tres projectes de fortificació del Cap de Pont d'Alemanys. En Reals.	817
8.6. Pressupost dels projectes de José Jiménez. 1850. En Reals.....	819
8.7. Peritatge militar dels terrenys i els materials dels nou fronts fortificats de Tortosa. 1869. En Escuts.	853
8.8. Equipaments municipals projectats a l'eixample del Temple de Vicent Peris. 1873.	863
8.9. Pressupost d'obres i de contracte per a l'eixample del Temple de Tortosa. Vicent Peris. 1873. En pts.	864
8.10. Superfície i valor dels terrenys dels eixamples de Tortosa. 1872.	871
8.11. Síntesi de les superfícies i valor dels tres eixamples de Tortosa. 1872.....	873
8.12. Desviació típica de la superfície i el preu dels eixamples del Temple, Remolins i Cap de Pont.....	875
8.13. Principals postors de la subhasta de solars procedents del Ram de Guerra de Tortosa. 1874-1878.	892
8.14. Adjudicacions de subhastes i translacions de propietat d'alguns dels solars de l'eixample de Tortosa de José Pons i Enrich.	897
8.15. Mostreig d'increment de preu en les subhastes dels solars del ram de Guerra a Tortosa.....	900
8.16. Previsió de costos de la urbanització del l'eixample del Temple segons el projecte d'en Sebastià Cabot. 1879.	928
8.17. Previsió de costos de la urbanització de l'eixample de Remolins segons el projecte de Sebastià Cabot. 1879.....	933

9.1. Cronologia de les principals Turnpik Acts i la seva renovació a Norfolk (1695-1876).....	993
9.2. Les empreses de canalització i navegació del comtat de Norfolk.	1.004

Índex de gràfics

1.1. Proporció de mestres i jornalers del sector seder reusenc. 1811.	94
1.2. Procedència dels mocadors requisats per incompliment de les ordenances de Tortosa. 1784.	115
2.1. Producció anual i potencialitat de producció de paper a Catalunya, segons la Junta de Comerç. En raimes. 1775.....	159
2.2. Estructura de costos de producció i transport d'una bala de 4@ de paper d'estrassa a peu de plaça, segons els comptes de la fàbrica de Martí a Alfara de Carles. 1876.....	175
2.3. Estructura de costos de producció de 400qq de paper segons els comptes de la fàbrica d'Aubèrnia que referencia La Lande. 1776.	176
2.4. Composició de l'estructura de propietat, en valors relatius, dels terratinents d'Alfara de Carles. 1854.....	188
2.5. Dispersió de la riquesa d'Alfara de Carles, en valors absoluts, segons el tipus impositiu del 1854. En rv.	188
2.6. Piràmide de població de la vila d'Alfara de Carles, segons el padró municipal de l'any 1877. Valors absoluts.....	189
3.1. Estructura del repartiment comanditari de la Companyia arrendatària de fruits (1770-1773).	230
3.2. Beneficis segons explotació i any entre 1770 i 1773. En lliures catalanes.	239
3.3. Quarteres de blat i nòlits encarregats per intermediaris tortosins en destí a la Junta de abastos de la ciutat de Barcelona (1799-1802).....	258
3.4. Nòlits (A) i quarteres de blat (B) enviats cap a la Junta de Abastos de Barcelona, segons intermediari tortosí (1799-1802).....	259
3.5. Quarteres de blat transportades de Tortosa a Barcelona a compte de la Junta de Abastos d'aquesta ciutat, segons la matrícula del patró d'embarcació (1799-1802).....	260
3.6. Subarrendament de part de la novena decimal de les diòcesis catalanes. Fidel Moragas i Cia. 1804.....	285
3.7. Establiments emfitèutics del Reial Patrimoni al corregiment de Tortosa, segons el capbreu de 1750-1807.....	302
3.8. Evolució dels preus d'adjudicació dels arrendaments de les rendes del Reial Patrimoni a la comarca de Tortosa i comparativa amb la renda de Flix i Palma d'Ebre (1764-1800).	308
3.9. Despeses fixes i variables de la ciutat de Tortosa. Valors relatius. 1768. ...	320
3.10. Propis i arbitris de la ciutat de Tortosa (1720-1732). Composició de les 29.948 lliures de plata valenciana recaptades per l'Ajuntament.	342

3.11. Capital percebut per l'ajuntament de Tortosa segons any i arrendament (1720-1732).	343
4.1. Preu de la diligència de Barcelona a València, segons classe. 1840.	415
4.2. Producte anual dels portatges, pontatges i barcatges de la carretera reial de Molins de Rei a València, al seu pas pel sud català. Administració estatal (1859-1860). En rv.	417
4.3. Trajectes i concentració de població. Comparativa entre el Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre.	420
4.4. Distàncies en llegües i temps dels pobles i ciutats del Partit Judicial de Tortosa respecte la seva capital.	431
4.5. Distribució de la inversió realitzada per la Junta de Carreteres, segons província i partida pressupostària. 1859-1868.	462
4.6. Un exemple d'estructura de costos de construcció d'una carretera. El tram del Coll de l'Illa de la carretera de Valls a Lleida entre el maig de 1844 i el juny del 1845. En Reals.	491
5.1. Evolució de les tones de mercaderia importades i exportades des del port de Tortosa i el número de bucs amb origen i destí a aquest port.	527
5.2. Destinacions i origen del tràfec de mercaderies del port de Tortosa en termes relatius (1858-1879).	532
6.1. Evolució de la construcció del ferrocarril d'Almansa-València-Tarragona. 1852-1868.	624
6.2. Comparativa dels Km inaugurats per la AVT i els Km en explotació a tot l'estat.	630
7.1. Llegat patrimonial de Joaquim Cachot i Balagué. 1867. En escuts.	686
8.1. Pes demogràfic dels principals municipis respecte la resta del partit judicial. 1849.	790
8.2. Distribució demogràfica de les comarques del Baix Ebre i el Montsià segons eixos de poblament. Segles XVIII i XIX.	793
8.3. Creixement vegetatiu anual de la població intramurs de Tortosa (1863-1872).	794
8.4. Evolució de les vendes en subhasta de solars derivats del ram de Guerra a Tortosa segons mes i any. 1872-1878.	888
8.5. Relació d'adquisicions dels deu principals postors de les subhastes de solars provinents del ram de Guerra a Tortosa. 1874-1878.	894
8.6. Permisos d'obra concedits a Tortosa per construir edificis als eixamples de la ciutat. 1884-1889.	948
9.1. Cronologia comparativa del nombre de Turnpik Acts entre Anglaterra, East Anglia i Norfolk. 1663-1839.	990

Índex de figures

1.1 Croquis model de l'estructura orgànica del gremi de Nostra Senyora dels Àngels de Tortosa i institucions de les què en depèn durant l'últim quart del s. XVIII.	74
2.1. Relleu, recursos hídrics i espais d'industrialització d'Alfara de Carles. Segles XVIII i XIX.	126
2.2. Propietat i capital de la fàbrica de paper de Navàs: 1863-1900.....	208
2.3. Evolució de la propietat i el capital del molí fariner i martinet de coure i ferro del barranc d'Alfara (1849-1860).	211
3.1. Model explicatiu de l'explotació comercial dels arrendaments cerealístics de la Companyia d'Aragó (1780-1792).	233
3.2. Distribució geogràfica de les parròquies delmeres col·lectades per Fidel Moragas i Cia i Pablo Nadal i Cia. 1805-1808.....	287
4.1. Representació del corregiment de Tortosa i els seus eixos viaris a l'Atlas del Comte de Darnius. 1716.....	403
4.2. Plànol de les comunicacions terrestres de Tortosa. Camilo Vacani. 1810.	405
4.3. Detall del mapa de la província de Tarragona de l'Atlas de Francisco Coello. 1858.	409
4.4. Mapa de trajectes viaris per unitat d'hores de pas de tropa que tenen com a origen o destí la ciutat de Tortosa, segons el <i>Prontuario</i> de Pere Serra. 1814.	412
4.5. Mapa del model gravitatori posdictiu respecte Reus i Tortosa de les viles dels partits de Gandesa i Falset.	428
6.1. Croquis de les possibles ubicacions del pont sobre l'Ebre segons el projecte aprovat a la llei de concessió. 1862.	601
6.2. Holding empresarial controlat per José de Campo a la dècada dels anys 60 del s. XIX.....	629
7.1. Anunci de la foneria de Sales i Ginestà. 1881.	654
7.2. Detall del croquis fet pel mestre d'obres de la Companyia de Canalització de l'Ebre per indicar el funcionament del regulador de cabal del canal a Jesús. 1866.	669
7.3. Evolució de les participacions en el capital del molí de Piñol i Moreso. 1870-1913.....	711
7.4. Croquis de la localització i la distribució de la fàbrica del Castell d'Amposta. c. 1869.....	718
7.5. Litografia de la fàbrica de José Pons. 1890.	741

8.1. Croquis de la distribució per barris de la Tortosa intramurs. m2/habitant. 1867.....	798
8.2. Destacat dels elements defensius de Tortosa segons l'Atlas de España y sus posesiones de Ultramar. Francisco Coello de Portugal i Quesada. 1858.....	808
8.3. Destacat dels principals espais i carrers de Tortosa sobre l'Atlas de España y sus posesiones de Ultramar. Francisco Coello de Portugal i Quesada. 1858.....	814
8.4. Projecte d'eixample del Cap de Pont de l'enginyer Ramon García. 1852.....	822
8.5. Vista de la zona del Rastre. Laborde. 1806.....	826
8.6. Plànol en zona de l'Eixample del Temple projectat per l'arquitecte Vicent Peris. 1863.....	859
8.7. Plànol detallat del Temple projectat per l'arquitecte Vicent Peris. 1873.....	862
8.8. Representació cromàtica dels preus dels solars de l'Eixample del Temple segons la valoració del 1872.....	878
8.9. Representació cromàtica dels preus dels solars de l'Eixample de Remolins segons la valoració del 1872.....	879
8.10. Representació cromàtica dels preus dels solars de l'Eixample del Cap de Pont segons la valoració del 1872.....	880
8.11. Detall sobre la ubicació dels eixamples i els espais venuts per l'estat. c.1878.....	886
8.12. Detall de la caserna de la Comandància d'Enginyers de l'Exèrcit al baluard de Sant Pere. 1871.....	910
8.13. Detall del sector occidental de l'eixample del Temple. 1890.....	910
8.14. Detall dels solars que reclamava el Cos d'Enginyers de l'Exèrcit com a compensació per l'enderroc del baluard de Sant Pere.....	911
8.15. Plànol General dels eixamples del Temple i Remolins previstos al projecte de Sebastià Cabot. 1879.....	920
8.16. Croquis dels solars que havien estat cedits a Claudi León a l'eixample del Temple al 1872.....	926
8.17. Plànol específic de l'eixample del Temple previst al projecte de Sebastià Cabot. 1879.....	930
8.18. Plànol específic de l'eixample de Remolins previst al projecte de Sebastià Cabot. 1879.....	934
8.19. Plànol de la projecció del carrer que havia de comunicar el pont amb el carrer major de la raval de la Creu. Joan Abril. 1882.....	947
8.20. Estat de la construcció dels eixamples al 1915, segons el plànol de Joan Abril per a la Geografia General de Catalunya.....	953
8.21. Plànol industrial de Tortosa. Víctor Beltri. 1890.....	955
8.22. Plànol de Tortosa alçat per a la Geografia General de Catalunya de Carreras Candi. Joan Abril. 1915.....	956
9.1. Detall de les comunicacions de Norwich al Faden Map of Norfolk.....	984
9.2. Cronologia de les Turnpik Acts aprovades per part del Parlament al comtat de Norfolk. 1690-1830.....	989

9.3. Els sistemes fluvials de Norfolk i la seva canalització (1670-1850).	999
9.4. Detall del traçat del New Cut.....	1.006
9.5 Desplegament territorial a Norfolk i Suffolk de les companyies ferroviàries.	1.013
9.6. Detall de la integració urbana del ferrocarril a la ciutat de Norwich. 1845.	1.016

UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI

DESENVOLUPAMENT I SUBDESENVOLUPAMENT DE LES TERRES DE L'EBRE DURANT ELS SEGLES XVIII I XIX.

Agustí Agramunt Bayerri

Dipòsit Legal: T 1625-2015

PART I

OBJECTIUS, MOTIVACIONS I MARC HISTORIOGRÀFIC DE REFERÈNCIA DE LA INVESTIGACIÓ.

UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI

DESENVOLUPAMENT I SUBDESENVOLUPAMENT DE LES TERRES DE L'EBRE DURANT ELS SEGLES XVIII I XIX.

Agustí Agramunt Bayerri

Dipòsit Legal: T 1625-2015

PRESENTATION, OBJECTIVES AND MOTIVATIONS

The subject that we will deal with in this work is the analysis of the prevailing economic activities in Terres de l'Ebre in the transition period between the end of the Old Regime and the emergence and consolidation of the liberal capitalist period (eighteenth and nineteenth centuries). From a comparative perspective with other neighbouring regions of Catalonia, which during this period started the economic and social changes through industrialisation, Terres de l'Ebre remained largely untouched by this trend. To find an explanatory model of this different situation, as well as its consequences for the future of the region, will be the focus of this research.

At this same time, and focusing the analysis on the city of Tortosa, epicentre of this economic behaviour, will be studied the relationship between centre and periphery of this region, which meant that Tortosa lost its territorial projection on the northern lands of their ancient *corregiment*. The lack of a medium-sized or large city in this area (today, *comarques* known as Terra Alta and Ribera d'Ebre) made Tortosa and Reus the markets and reference cities for these *comarques*. The change from one to another will become a powerful indicator of their hinterland attraction and their economic dynamism.

And finally, there will be analysed the physical and social dimension of transformations and changes: from the appearance of the industries, shops and services, including the hidden history that exists in road renovations, , navigation projects and the arrival of the railroad, and urban growth. The behaviour of political and economic elites in relation to the appearance of these elements attributed to modernity will provide us with the necessary information to respond to the original question.

One of the motivations that appears behind the choice of the eighteenth and nineteenth centuries transformations in Terres de l'Ebre as a main subject of this doctoral thesis, has been the author's question about underdevelopment of his town of birth and its regions in comparison to the rest of Catalonia. Tortosa has had throughout its history, periods of considerable eminence within Catalonia, an eminence that has diminished as there approached the centuries under study here. This evidence, which became in the eighteenth century an issue for reflection by both visitors and local people, became a

real handicap during the nineteenth century to the regional elites who sought desperately to find the economic sector that might have helped to recover, the already idealised, bygone splendour.

This uneasiness that filled political speeches and proclamations during the nineteenth century, somehow left its imprint on society in the form of a certain defeatism, receptive to a localist ideology devised by an elite who, taking advantage of the obvious underdevelopment, placed the blame for the situation on the winds of modernity blowing from beyond the Coll de Balaguer, while at the same time, isolating Tortosa from the main social movements that could be harmful to the prominent position and despotism of this elite.

Our intention is to go beyond the political speeches and find evidence of changes, promotions and declines within the activities and actions made by the productive sectors and regional institutions.

HISTORIOGRAPHIC BACKGROUND

A. CATALAN EBRO SEEN FROM THE EIGHTEENTH CENTURY

The difficulties with which Terres de l'Ebre reach the Contemporary age, however, were the result of a complex process that emerged with the transformations of the eighteenth century, the deficiencies and characteristics of which marked the economic situation.

Regarding Tortosa, despite suffering a severe documentary deficit regarding the two centuries objects of study in this work, some voices have been rescued from the eighteenth century. Their speeches, whilst impregnated by regional stereotypes and cliché, put attention on evaluating the economic contrast between regions, and for this reason, their opinions can't be obviated in our research.

A good selection of travellers and writers who visited Catalonia during the Enlightenment period can be found both in the synthesis of English travellers made by Ribbans, and also the approach to this issue made by Miró, Sena and Miralles in the book *La Catalunya pobra*.¹

In these visions, be they foreign or Spanish, the emphasis is always put on the stereotype that Catalans were an industrious people and hard working in agriculture, industry and trade, and some English travellers, like Swinburne, also highlight recent Catalan history, their republican tradition and their combative spirit and identity, characteristics that attracted the admiration of people closer to emergent liberalism.

The vision of Spanish travellers, historians and politicians who visited Catalonia was similar to that of foreigners. They didn't hide a sincere admiration for the organisation of work, industry and trade, items which were used as a counterpoint comparison with the other provinces they had visited or from which they came, and who called to try to emulate the Catalan behaviour. Maybe, these observers didn't know (or didn't wanted to admit) that this development was not only for a hard-working people, but a model of social and economic organisation built by a political system prior to the disappearance

¹ RIBBANS, Geoffrey: *Catalunya i València vistes pels viatgers anglesos del segle XVIIIè* (1993). Barcelona. Barcino. MIRÓ, Josep; SENA, Ernest; MIRALLES, Frederic: *La Catalunya pobra. Introducció a un anàlisi territorial de la pobresa* (1974). Barcelona. Nova Terra. p. 30-33.

of the Catalan state, quite different to Castile and other regions of the Spanish kingdom.²

However, we wanted to select some of the texts that refer to the situation in the region of Tortosa, especially those which also value the general Catalan context.

The vision that they had about Tortosa and its land is that it was a land of great opportunities, despite still not taking full advantage of these. The key points they made about Tortosa and its region can be summarised in the following considerations: The demand for the building of a canal system that would take advantage of the Ebro water; they also highlighted the main agricultural products, minerals and timber land (exploited or not) of this region and deplored immobilisation of some of these products which was one of the main causes of the lack of exports and commercial movement; and, thirdly texts perceived the potential of the land to be developed, if those problems could be overcome.

The Ebro River and its canalization were perceived as the great commitment required by our region in order to intensify agriculture. Swinburne, in 1775, when he arrived at the junction between the Royal Road and the Tortosa road, had already realised that a plan for drainage and the organisation of a irrigation plan were required to expand modern agriculture across the moorlands of the Ebro Delta. Antonio Ponz, meanwhile, more aware of the gestating projects, highlighted the works of the navigation channel from Sant Carles de la Rapita to Amposta, as well as over 600 waterwheels spread around Tortosa's agricultural production area, infrastructure not adequately valued neither by Caresmar nor by De la Croix, who both deeply regretted the agricultural underdevelopment of this land.

Regarding production, most visitors emphasised the collection of products that were unusual in respect to the other Catalan and Valencian territories, such as salt, soda,

² Recently, Josep Fontana disserted about stereotypes attributed to the Catalans of eighteenth century. Fontana quoted the trips of Jovellanos, Campomanes, Mariano Francisco Nifo, Scaffold or Antonio Ponz. These authors changed their speeches from admiration to fear for agriculture, industry, the accumulation of wealth by some sectors of Catalan society who didn't belong to the noble elite, and for the social transformations that the industrial context could cause to the social model that they wanted to preserve. FONTANA, Josep: "Lliçó inaugural: Espanya i Catalunya: tres-cents anys d'Història" al *Simposi Espanya contra Catalunya*. Barcelona. 12-14/12/2013. Centre d'Història Contemporània de Catalunya, Generalitat de Catalunya, Societat Catalana d'Estudis Històrics. p. 5-10

liquorice, tar or jasper, although they lamented that some of them were underutilized due to the protected-market situation which existed. This was the situation of salt-collection and especially the extraction of jasper and production of pitch and tar as well, which were in hands of the Spanish navy authorities.

Such difficult agrarian and industrial situations led some observers to make forceful statements, which may have been unfair to the citizens. *Geografía* by De la Croix and Caresmar's *El discurso* practically reproduced the same speech:

El terreno de la jurisdicción de esta ciudad es el mas a propósito para todo género de frutos si los naturales fueran mas aplicados a la agricultura y hubiera mas población como la hay en el resto del Principado, por haber introducido y fomentado la industria y manufacturas, cuyo exemplo no han querido imitar los de Tortosa

Caresmar, at the same time, insisted with the idea that this land *se considera mas a propósito para las fabricas de Indianas, por la abundancia de aguas que tiene y porque pueden recibirse en sus puertos, en derecho, los algodones que vengan de fuera*, which he did not doubt would happen later: *es natural que se verifique a proporción que se vaya extendiendo el libre comercio y que se prueven sus ventajosos efectos*. Likewise, they echoed the demographic factor: *su mayor perjuicio consiste en la falta de brazos para la agricultura, porque aun que sus labradores son sumamente laboriosos no puede alcanzar su trabajo a quanto exigen sus cultivos*.³

These evaluations pointed to three basic items of Catalan economic development: the agriculture transformation, population growth and development of the industry, although subjectivity reduces the brilliance of the first author. Caresmar, although he showed more consideration with the hard work of Tortosa farmers, was also unsuccessful in his evaluation of the global situation of this regional economy, because between his diagnosis and proposals for improvement, often, there were manifested blatant contradictions. Thus, for example, Caresmar proposed that the crops must be

³ DE LA CROIX, Nicolle: *Geografía Moderna, escrita en francés por el Abad Nicollé de la Croix, traducida y aumentada con una Geografía nueva de España por D. Josef Jordan y Fargo* (1779). Madrid. Joaquín Ibarra. p. 144. CARESMAR, Jaume: *Discurso sobre la agricultura, comercio e industria...* (1780). BC. Fons Junta de Comerç, 143 bis. p. 518 i 523 i 524 PONZ, Antonio: *Viage de España, ó Cartas, en que se da noticia de las cosas mas apreciables, y dignas de saberse que hay en ella*. Vol XIII. (1785). Madrid. Imprenta Joaquín Ibarra.

widened, but criticized the reclamation of land in prejudice of grazing; demanded the liberalization of natural resources (especially the mines and quarries) but required a high protection for timberland against its exploitation, or indicated excessive taxes as the cause of the decrease of trade in the region, but proposed a new toll paid by ships that crossed the river to finance much needed Ebro canalisation.

B. THE NINETEENTH CENTURY POINT OF VIEW.

To find a more lucid reading of that situation, we have to wait almost half a century, until 1832, when there was published *Diccionario Geográfico Universal dedicado a la Reina Nuestra Señora*, edited by Madoz and Bergnes. In these these pages, can be found the most comprehensive explanation about the critical situation of the regional economy, at least for agriculture. The authors insisted on the needed to complete the Ebro canalisation in order to get water to spread agriculture through the moorlands, but also made a lucid comment about the land ownership: *encorvado continuamente sobre un terreno que no le pertenece. [...] Sus dos terceras partes [of the land] estan en manos muertas y la otra, excepto una pequeña porción, pertenece a la nobleza. Sus dueños las arriendan a la mitad, al tercio o al cuarto de los frutos en rama, segun la calidad del terreno. El infeliz colono, constituido en la doble obligación de sacar lo necesario para si y para el señor, abusa de las fuerzas de la tierra, agota sus recursos y la abandona por fin; y si alguno trata de ser fiel a sus contratos, es simpre a espensas de su futuro trabajo: sin capitales y sin crédito, la miseria opone un obstáculo insuperable a cualquier proyecto de mejora.*⁴

It is, therefore, an issue not only agronomic, but also about the structure of ownership. The manorial extraction of agrarian rent added to a non- intensified agriculture, left the farmers at the edge of subsistence, and, indeed, with no resources for improvements. Eventually, in many cases, most farmers opted to leave the land once it was exhausted. So, the modest waterwheels that Ponz observed, could still be considered as a success or a result of a huge effort by poor farmers who “*encuentra la pobreza en medio de las favorables disposiciones de la abundancia, y cuando levanta su frente al cielo para*

⁴ MADDOZ, Pascual; BERGNES, Antonio (eds.): *Diccionario Geográfico Universal dedicado a la Reina Nuestra Señora* (1832). Vol IX. Barcelona. Imprenta de José Torné. p. 934-935.

quejarse de su suerte, se estremece la humanidad al ver clavado en su semblante la señal de la miseria y del abatimiento.”

On the other hand the Madoz and Bergnes *Diccionario*, offered no answers, nor a specific diagnosis, for the demographic and industrial situation. While the demography during the first half of the nineteenth century had started a real revolution at the same time that the inland colonization was going on, the situation of the industry and its crisis and changes during, before, and after Napoleonic Wars, is not commented upon by these authors, who only said that legal and trade freedom would be necessary for the raising of these economic sectors, and insisted with the old consideration of Caresmar and De la Croix about “*They haven’t wanted to follow the industrial way like other Catalan cities*”

From these words can be inferred other readings related with difficulties of capitalization, economic orientation of the elite groups, the complexity of the manorial regime in that region (followed by a restricted, reformist, and politically interventionist liberalism) but also the magnitude of technical challenge posed by the domestication of the Ebro, both for agricultural and industrial uses, or the implementation of the improvements required by the port of reference (Sant Carles de la Ràpita) in order to participate in colonial trade.

The ancient debate between the natural facilities and the human effort (*the tool and the work*, words employed by Vicens Vives in *Notícia de Catalunya*) that traditionally presented a Catalonia with poor assets and rich in entrepreneurship, able to overcome all the obstacles, applied to Tortosa, seems not to work.⁵ Indeed, this point of view seems to undergo a 180 degree turn in the eighteenth and nineteenth centuries descriptions of Tortosa which presented a rich and abundant natural context, but where actually it was the action of man who prevented its enjoyment and avoided making the most of it. On the following pages we will enter fully into this debate, analyzing in depth the extent to which the area could be considered a natural context favourable to industry, and how far might have gone the possibilities of the local population and its

⁵ VICENS, Jaume: *Notícia de Catalunya* (1962). Barcelona. Destino. p. 46-65.

elites to initiate a process of economic transition to industrialization, in a similar way to the most developed areas of Catalonia.

In addition, we must evaluate the timeline. Not only do we have to consider whether some transformations in the field of agriculture and industry took place in Tortosa, but also when they appeared in neighbouring regions. According to Carreras, the key factor to understanding industrial development and, by extension, economic growth was the precocity that gave to some regions the opportunity to control undeveloped foreign markets and gain time, experience and wealth to deal with the possible development of competitors.⁶

The competitive advantage was the point that started the formation process of regional imbalances in Catalonia, where the trends in urban concentration, the modernization of transport systems and littorisation of economic activity showed signs of acceleration, especially after the consolidation of the mechanized textile, the real engine of Catalan development.⁷

C. THE MODELS OF STUDY OF PERIPHERAL CATALONIA

This study, therefore, aimed to enrich the list of regional development research that appeared throughout the decades of the 70s and 80s of the last century which showed the processes of transition from feudalism to capitalism in peripheral Catalan areas, whether they were industrialising or not. A reading of different works dedicated to this subject, illustrates, as recognized Rosa Congost, some lines that follow the Pierre Vilar guidelines.⁸ These guidelines are, firstly, a correlation of demographic analysis; secondly, a vision about agriculture (with more or less agronomic focus) and ownership structures and, finally, a study of income extraction, its distribution and pricing through the markets.

⁶ CARRERAS, Albert: "Cataluña, la primera región industrial de España" a NADAL, Jordi; CARRERAS, Albert (dir. I coord.): *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)* (1990). Barcelona. Ariel. P. 258

⁷ OLIVERAS, Josep: *La formació dels desequilibris territorials a la Catalunya en el segle XIX* (1994). Barcelona. Generalitat de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques. p. 181-185.

⁸ VILAR, Pierre: *Catalunya dins l'Espanya moderna. Recerques sobre els fonaments econòmics de les estructures nacionals*. (1968). Barcelona. Edicions 62.

It is on this classic structure where we can place the work of Rosa Congost, about a social reading of land tenancy in Girona's rural districts.⁹ Also it can be found this structure in the Enric Tello studies about the impoverished farmers from La Segarra¹⁰ or within the works of Enric Vicedo about the plain of Lleida and its agricultural transformations.¹¹ All three studies were predominantly engaged in agricultural areas and provide a different point of view to the traditional vision of Catalan modernisation made from the particular history of Barcelona. They reach new conclusions, different from the traditional historiography discourse about Catalan development, focussing on the regions where the industrial revolution didn't take place, or not in the same grade or concentration as the capital's model.

Rosa Congost defines the transitional situation of Girona as a non-industrialised Catalan region, which had not become impoverished, a situation which she related to the behaviour of the elite social class.¹² Elite groups of Girona determined the economy's dynamic, the land ownership and the production relationships of their region. According to this author, the class-factor is an indication of historical evolution, whether or not Girona is found in the manorial or capitalist Catalonia. The election of ownership model is the main item that creates the social group identity and their community of interests that arrived to us under the concept of *pairalisme*.

Enric Tello, meanwhile, focuses his attention on the factors of impoverishment and stagnation caused by an agriculture which grew in extension but not in intensification of its crops. As a result, according to this author, agriculture in La Segarra, was affected by the law of diminishing returns generated by the colonization of less productive land and impoverishment of soil. The subsistence crises led the popular classes into dynamics of

⁹ CONGOST, Rosa: *Els propietaris i els alters. La region de Girona 1768-1862* (1990). Vic. Eumo.

¹⁰ TELLO, Enric: *Cervera i La Segarra al segle XVIII* (1995). Lleida. Pagés Editors.

¹¹ VICEDO, Enric: *Les Terres de Lleida i el desenvolupament català del set-cents. Producció, propietat i renda* (1991). Barcelona. Crítica.

¹² It is worth remembering that one of the factors recognized by Hamilton, for the onset of the Industrial Revolution was the gap between prices and wages, which led to inflation of profits during the early stages of industrialisation. These profits were reinvested in technological renovation and infrastructure. This, however, was to the detriment of the poorest sectors of society. Thus, it is reasonable to think that the maintenance of a non-manufacturing system keeps a comparatively lower rate of inequality with respect to the centers dominated by industry. HAMILTON, Earl J: *El florecimiento del capitalismo. Ensayos de historia económica* (1984). Madrid. Alianza. p. 39-58.

debt and widespread poverty, culminating with strong waves of emigration that left La Segarra in a situation of depopulation. At the same time, the social classes that took profit from the usurious activity played a role and interacted with the big Catalan trade and the land rent business and freight traffic, which produced (in a poor context), the emergence of a luxury market.

Tello, furthermore, was interested in the arrival of cottage industry, which was defined as an exogenous activity from the county and that, during a certain period, was an important aid for domestic economies; but with the development of mechanisation, this activity disappeared without leaving any positive remnants behind. After that, La Segarra suffered a re-agrarisation, at the same time that the old industry disappeared, although its guilds survive, only as a party or social structure, and losing their old craft functions.

Finally, Enric Vicedo shows a model of agrarian development supported by trade demand. *Terres de Lleida* were able to synchronize a demographic growth, an agrarian colonization of manorial lands and to keep an ownership structure –the *emfiteusis*– which allowed Lleida's farmers to obtain enough resources not only to survive, but also to improve their crops by building the irrigation infrastructures needed to introduce a more productive agriculture. These transformations were stimulated by the grain demand of the coastal markets, the emergence of a new kind of farmer with commercial orientation and by a new bourgeoisie receptive to these new business opportunities. At the same time, this process also produced timid antimanorial movements which always were channeled through the judicial system. For this reason, the crisis of the manorial system was due more to the fall of manorial rent, rather than to social resistance against it. These are the main causes, according to Vicedo, which produced the collapse of the system in the *Terres de Ponent*.

All three examples are different visions of the changes of the eighteenth century seen from passive or reactive regions to the transformations of the beginning of industrialization in Catalonia, a new situation that until then remained hidden behind the studies of the emergence of the cotton industry. Such studies are an old claim that the Catalan growth, in times of maximum development, maintained a dual pulse between

industrial growth and agriculture exportations; especially wine and brandy- in order to pay, as a return, for importations of raw industrial materials: cotton flock.¹³

D. THE HISTORIOGRAPHIC REFERENCES OF THE CATALAN INDUSTRIALISATION

Furthermore, we have taken into consideration the studies about the regions where the reaction to the crisis of the old regime was the Industrial Revolution. These studies tend to orient themselves either to studying economic, technological and business resulting in the introduction of modes of production factory, or to use an anthropological point of view of the family and social context of the protagonists of the industrial revolution. It is the interpretative frame used by some authors like Angels Solà and Llorenç Ferrer, who studied the transformation and change of the industrial sector and its protagonists during the eighteenth and nineteenth centuries, paying special attention to the inheritance transmission, property structures and the origin of its capital.¹⁴

Regarding Angels Solà, although her original research is about Barcelona bourgeois, in the present work we have taken as a reference her study about the transition from silk to cotton industry in the city of Manresa, a town which, together with Reus, will be often used as a comparative case. Solà, with the Manresa research, vindicates industrial tradition at the core of a debate between continuity and rupture in the industrial activity, putting a sort of local history within the broad debate around the origins of Catalan industrial revolution. The author traces, in the case of Manresa, a clear line of continuity between that city's protoindustrial silk manufacturing during the eighteenth century and cotton industry's launch at the beginning of the nineteenth, from a technological point of view as much from the point of view of business.

From an anthropological point of view, taking also the geographical setting of the Bages comarque, Llorenç Ferrer made a thorough analysis of the main family lineages leading to industrialization in central Catalonia. His methodology and his interpretative model will be a good example when presenting the role played by the transmission of property

¹³ FONTANA, Josep: *La revolució liberal a Catalunya* (2000). Vic. Eumo173-174

¹⁴ SOLÀ, Àngels: "L'elit barcelonina a mitjans del s. XIX" Tesi doctoral dirigida per Emili Giralt (1977) and the book *Aigua, indústria i fabricants a Manresa (1759-1860)* (2004). Manresa. Col·legi d'Enginyers Tècnics i Industrials. ABOUT the research of Ferrer, FERRER, Llorenç: *Sociologia de la industrialització: de la seda al cotó a la Catalunya central (segles XVIII i XIX)* (2011). Barcelona. Fundació Noguera.

systems and division of labor within the family of the bourgeoisie and artisans from Tortosa and its surrounding area.

E. THE HISTORIANS OF ECONOMY, FINANCE, TRANSPORT AND INFRASTRUCTURES

This thesis is also in debt to the studies of purely economic history, focusing not on a concrete region, but a particular economic sector.

The long list of studies that came out of Professor Jordi Nadal's teaching and Barcelona's economic faculties ranging from the study of the financial world (Gabriel Tortella o Carles Sudrià)¹⁵, through to energy sources and the use of natural resources (Albert Carreras)¹⁶, transport development and communications (the classic studies of railway, navigation and land transport, led by Pere Pascual)¹⁷, which have been channeled to the new studies about the evolution of sales and training of modern markets; and finally, studies about non-leadership sectors in the Catalan and Spanish industrial revolutions.

These last sectors are one of the most important weak points which Nadal's *El fracaso de la primera Revolución Industrial en España* had (only focusing on the cotton textile sector). For this reason, the same author complemented his previous work directing a

¹⁵ TORTELLA, Gabriel: *Los orígenes del capitalismo en España: banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX* (1995). Madrid. Tecnos. About Carles Sudrià works, we focused not so much on the research leading to the financial system during the twelfth century, derived from his doctoral thesis "Les institucions d'estalvi en el sistema financer català: la Caixa de Pensions, 1904-1979" directed by Jordi Nadal, but we wanted the research that he developed subsequently, putting back the timeline to investigate the relationship between industrialization and supply of capital during the second half of Catalan nineteenth century. Especially useful for us has been his article "Desarrollo industrial i subdesarrollo bancario en Catalunya, 1844-1950" a *Investigaciones económicas*, 18. 1982. p. 137-176.

¹⁶ Although Albert Carreras is especially valued for its efforts to quantify the Spanish industrial production and create an index that most of Spanish historiography has accepted as valid for international comparative studies ("La producción industrial española, 1842-1981" core of his inedit doctoral thesis directed by Jordi Nadal) we have collected the results of his secondary research about energy sources, especially the use of hydropower and its chronological phases of use, published in the article "El aprovechamiento de la energía hidráulica en Cataluña, 1840-1920" a *Revista de historia económica*, 1,2. 1983. p. 31-63.

¹⁷ PASCUAL, Pere: *Los caminos de la era industrial. La construcción y financiación de la Red Ferroviaria Catalana (1843-1898)*. (1999). Barcelona. Edicions de la Universitat de Barcelona. Additionally, other Pascual studies have been used, referring to the road network, especially La Junta de carreteres de Catalunya, other studies about coastal navigation and concrete studies on the relationship between the railway and the financial situation of Catalonia.

collective book which gave voice to studies of industrial sectors that hadn't played a protagonist role in the industrial *take off* of Catalonia and Spain.¹⁸

All these studies reflect a coordinated work aimed at transforming Nadal's personal thesis into a historiographical trend that aimed to analyze the reasons why the first Spanish industrialization couldn't consolidate, and what context should be placed on the Catalan case, which, in contrast, was successful in the same process. These conclusions can be found and synthesized in the six volumes of the *Història Econòmica de la Catalunya Contemporània* (1994), which will be enormously useful to discover the main works of each specialized author.¹⁹

F. THE DEVELOPMENT OF NON-DEVELOPED REGIONS. THE LARGE DISCUSSION ABOUT CATALAN AND SPANISH AGRICULTURE

Furthermore, the studies of agrarian history must be quoted, and linked to this, the history of rural industry. If the Catalan industrial history was articulated by Dr. Nadal, it must be admitted that the equivalent process in agrarian history was done by Dr. Ramon Garrabou. He it was who brought cohesion to, and coordinated the work of the various agricultural historians. Thus, he began with informal meetings, going on to form, later, the Agricultural History Seminar since 1987, and finally, the Spanish Society of Agricultural History (SEHA).

Since the publication of two volumes of *Historia Agraria de la España contemporánea* (1986) directed by Ramon Garrabou and Jesus Sanz, the reading of Spanish agriculture was transformed considerably, and the new research put more attention on the main innovations that took place in the Spanish countryside and, accordingly, began to question the alleged rural inaction that had traditionally been accused of being the main cause of the economic backwardness of the Spanish state.²⁰ The study of the rural

¹⁸ NADAL, Jordi: *El fracaso de la primera revolución industrial en España, 1814-1913* (2009). Barcelona. Crítica.

¹⁹ NADAL, Jordi; TORRAS, Jaume; MALUQUER, Jordi (coord.): *Història econòmica de la Catalunya contemporània* (1994). 6. vols. Enciclopèdia catalana.

²⁰ GARRABOU, Ramon; SANZ, Jesús: *Historia agraria de la España contemporánea* (1986). Barcelona. Crítica. The historiographic line of the Garrabou agrarian history has been projected to the present, even making a reflective exercise on the current rise in food prices and difficulties to access them in a context of economic crisis. That context has put on the table once again, the question of food when it was believed that technical progress in agriculture would ensure food for the citizens of this country. This is a question that has recently been approached by the collective work dedicated to Ramon Garrabou, and edited by Ricardo Robledo, in which have participated different authors who have already been named in

world, its seminars, conferences especially the different editions of the seminar “Sistemes Agraris” coordinated by Enric Vicedo, which we have attended and participated, and works published in journals and *Estudis d’Història Agrària* and *Historia Agraria* have become a point of reference for the present work.

Also, continuing in the field of agrarian history, we must mention the four volumes directed by Emili Giralt, ‘*Història Agrària dels Països Catalans*’ (2005-2006), especially volumes III and IV, referring to modern and contemporary periods. This work offers a much more regionalized description of agricultural transformations, which for this thesis is especially useful, because it shows the comparative realities of Catalan and Valencian landscapes that are essential to understand the realities of a frontier territory between Catalonia and Valencia, like Tortosa.²¹

G. THE SPANISH STATE AND LIBERALISM

Simultaneously to studies dedicated to the Industrial Revolution and the changes of agriculture in the nineteenth century, there appeared studies dedicated to the reaction of the Spanish state, as a subject, to the global changes in the transition to liberalism.

Thus, in this field, there stands out above all, the work of Josep Fontana, who with his work *La quiebra de la monarquía absoluta* deals with the incapacity of the Spanish central state to adapt to the new volume of expenditure related to the new functions of modern nation-states, and especially, as a result of military requirements during the first decades of nineteenth century.²² The wars which opened the first third of the nineteenth century exhausted Spanish public funds. The timidity of the Spanish liberal revolution, unable to overcome the socio-political constraints and modernize tax systems, delayed economic recovery until *desamortización* procedures that were outside of the chronological range of the first work of Fontana.

However, the author, in the book *La Revolució Liberal a Catalunya*, introduces the relationship between the Catalan bourgeoisie and the Spanish central state, which, since

the present work, such as Rosa Congost, Enric Tello or Enric Vicedo, among others. ROBLEDO, Ricardo: *Sombras del progreso. Las huellas de la historia agraria* (2010). Barcelona. Crítica.

²¹ GIRALT, Emili: *Història agrària dels Països Catalans* (2005-2006). “Barcelona. Fundació Catalana per a la Recerca.

²² FONTANA, Josep: *La quiebra de la monarquía absoluta* (1987). Barcelona. Ariel.

1844, was torn between ideological incompatibility –even for the more conservative sectors- and dependence arising from the fear of revolutionary social movements.²³ Despite the doubts, however, the Catalan bourgeoisie was on its way providing itself, during the middle decades of the nineteenth century, of investment in infrastructure, required for its industrial projects. The application of these guidelines on a society such as that of southern Catalonia, more dependent on the presence of the State for not having enough private capital to be able to invest, will be one of the ideas to consider during the present research.

Artola, meanwhile, started his investigation from the defining factors of late feudalism and the emerging capitalism in Spain. This author considers as capitalist the model of economic relations that defined the labor market during the eighteenth century (especially short duration leasing land). However, in his opinion, the social impact of capitalism as an economic model did not occur in its main dimension until it came to the financial system, moment when there was a qualitative leap in the forms of investment and capitalization, and when there was a direct correlation between the chronological development of this sector and renovation of liberal legislation, ad hoc, during the final stage of the reign of Fernando VII.²⁴

This pattern of evolutionary emergence of capitalism allows us to discern chronological stages of adaptation to capitalism, from the late-feudal (although in the Catalan case, the *emfiteusi* softened the capitalist model in land tenure) to industrial capitalism and especially financial capitalism, the true driving force of the big changes in technical and infrastructural improvements during the nineteenth century

H. THE CITY, THE REGION AND ITS INSTITUTIONS

And finally, we should mention the studies of regional geography. Throughout this thesis, the references to the regional analysis will be constant, a perspective which reinforces the vision of continuity in the processes of industrialization, in contrast to the dominant disruptive thesis as regards industrial take off. Furthermore, the researches in regional development put special attention on the fundamental concepts of economic

²³ FONTANA, Josep: *La revolució liberal a Catalunya* (2003). Vic. Eumo. p. 169-176.

²⁴ ARTOLA, Miguel: *Antiguo Régimen y revolución liberal* (1991). Barcelona. Ariel. p. 305-308.

region and urban system.²⁵ Our goal from this conceptual point of view will be the study of the evolution of both relations between center and periphery, as the struggle of the various centers for control of the same periphery.

From the regional point of view will be analyzed the jurisdictional struggles, market attraction and the development of the transport network. To analyze these elements, we have found particularly useful regional geography works, focusing on the urban factor and its hinterland projection (Josep Oliveras)²⁶, but also studies that put their attention on territorial legal or administrative organization, (Jesus Burgueño) that provide a perspective on the potential of cities, the hierarchy of their institutions and their ability to articulate a territory over time.²⁷

Also, the study of the city, as a subject, will be done: this work will be interested in the presence of economic activity along the streets and neighbourhoods of Tortosa and the formal evolution of the same, with special emphasis on urban development and construction of new facilities in response to the economic and social needs of the territory.²⁸ The chronology of these elements will be a key interpretation of our research.

²⁵ MORENO, José Ramon: "La articulación y desarticulación de regiones económicas en la España de la Revolución Liberal" a LLOPIS, Enrique (ed.): *El legado económico del Antiguo Régimen en España* (2004). Barcelona. Crítica. p. 230-231. The author describes a dynamic polarization very suggestive for the present work, where the development poles attract population, skilled labor and capital, which contributes to the diversification of industry and the birth of complementary sectors. In contrast, depressed regions perform in the reverse way. The work also introduces the concept of economic region and urban systems understood as a set of areas with complementary specialisations and provisions with a high degree of interdependence visible through constant exchange of goods, people, capital, information and other services.

²⁶ OLIVERAS, Josep: *La formació dels desequilibris territorials a la Catalunya en el segle XIX* (1994). Barcelona. Generalitat de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

²⁷ BURGUEÑO, Jesús: *De la vegueria a la província. La formació de la divisió territorial contemporània als Països Catalans (1790-1850)* (1995). Barcelona. Rafael Dalmau Editor.

²⁸ Following this issue, the present work is indebted to multiple studies that have dealt with not only fact planning and its protagonists, such as Francesc Magrinyà and his publications around the work and figure of Ildefons Cerdà, (MAGRINYÀ, Francesc: "El ensanche y la reforma de Ildefons Cerdà como instrumento urbanístico de referencia en la modernización urbana de Barcelona" a *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y ciencias sociales*, 296 (3). 2009.), but also studies focused on institutions involved in urban planning, such as the works of José Ignacio Muro on the Army corps of Engineers and their topographic projections. (MURO, José Ignacio: "Los ingenieros del Ejército y la planimetría de la ciudad de Barcelona en el siglo XIX" a AA.VV: *Aproximacions a la història de la cartografia de Barcelona* (2010). Barcelona. Institut cartogràfic de Barcelona).

I. PAST AND PRESENT OF THE LOCAL AND REGIONAL HISTORY OF TORTOSA AND TERRES DE L'EBRE

The history of the Terres de l'Ebre has traditionally been written from Tortosa. It is here where, since antiquity, have been concentrated the cultural and political activities, as well as where have been kept historical documents generated by the different institutions, from the old *vegueria*, *corregiment* and the Episcopal and canonry archives.

Another peculiarity of the local historiography, especially that written as of the seventeenth century, has been the systematic treatment of the same stories where fact and legend are constantly confused, and its intention was try to contrast a mythical and glorious past with a declining present. This debate has been mixed with the traditional hostility of local elites, deeply conservative, towards Barcelona elites and institutions, because they feared the irruption of Catalanism and the Catalanist historiography in Tortosa.²⁹

This kind of discourse finds its origin in the first two books that put the history of Tortosa up for discussion.

The first is the older one, and, at the same time, is that which has received more recognition in Catalan historiography.³⁰ It is the work of Cristòfol Despuig, *Los col·loquis de la Insigne Ciutat de Tortosa* (1557), focusing on the main issues of the history of the city of Tortosa, from Roman times to the present and the foundations on which stood its political and economic status, subject which will be forgotten by the following works.³¹

²⁹ On this issue, we have already published the main elements that make up the corpus of tortosinisme. AGRAMUNT, Agustí: "Els mites del tortosinisme" a ARNABAT, Ramon; GAVALDÀ, Antoni (eds.): *Homenatge al Doctor Pere Anguera. Vol 1. Història Local: recorreguts pel liberalisme i el Carlisme* (2012). Barcelona. Afers.

³⁰ Its value lies in being one of the few historical and political works written in Catalan of the Renaissance period, and for being the only one that uses the typical Renaissance literary approach, using plain language, a form of dialogue, and dealing with local issues but also finishing with issues of universal scope. Its historical and literary value can be checked reading the introduction of its 1996 re-edition by Joan Tres. DESPUIG, Cristòfol: *Los col·loquis de la Insigne ciutat de Tortosa*. edited by Joan Tres. (1996). Barcelona. Curial.

³¹ Despuig dedicated part of the 6th chapter to a description of the natural resources of the Terres de l'Ebre and discussed the future of Projects in the area. This historical perspective won't be seen again until the XVIII from an external point of view, especially with author Antoni Capmany. DESPUIG, Cristòfol: *Los col·loquis de la Insigne ciutat de Tortosa*. A cura de Joan Tres. (1996). Barcelona. Curial. 201-222

The second book lost the modernity that the Despuig work boasted, and began the mono-issue and acritical drift that local history would follow until the twentieth century. It was Francesc Martorell de Luna's *La historia de la Antigua Hibera* (1626), which presented the following formal structure: first of all, a toponomic and epigraphic approach to sustain the pre-Roman and Roman origins of Tortosa; secondly, an episcopology route through the first times of Christianity, focusing on the first bishop of the city, Saint Rufus, who was a disciple of Saint Paul. This book takes an extremely brief look at the Arabic domination. About this time the author (and historiography that follow him) remains in an uncertain position because they cannot deny the importance of the city during the Califat and Taifa regime, but cannot escape from an ideological point of view about the war against Islam and the city's liberation during the *Reconquista*.

Thirdly, after the conquest of the city by Ramon Berenguer IV, Martorell wrote a widespread explanation about the formation of local autonomy, the *Marquesat de Tortosa*, its Population Chart and gestation process and publication of the legal corpus of *Customs de Tortosa*. For him, this period was the most important because he uses it as a base for his discourse about the supposed autonomy of Tortosa and its land from Catalonia and Valencia.

Finally, he explained the most important acts of war made by citizens of Tortosa, together with the acts illustrating the so-called traditional Tortosa loyalty to its kings during the different conflicts of Catalan history, between the monarchy and Catalan institutions, especially *La Guerra dels Segadors*.³²

On this point, it is worth emphasizing the rising historiography of the nineteenth century, after the lack of local literature during eighteenth century. The eighteenth

³² The basis of all this historiographical discourse is the story of *La Guerra dels Segadors* that, immediately after the war, was written by Vincent Miravall. Miravall was a political reporter with closer positions to the Conde Duque de Olivares, who had a profound influence on historical discourse and the political position of local elites, especially during the XIX. About that, can be read QUEROL, Enric: "Escrips polítics i propaganda a la Guerra dels Segadors: Vicent de Miravall i Alexandre de Ros" a *Recerca*, 6. 2002 However, this point of view about the *Guerra dels Segadors* began to be questioned at the beginning of the twentieth century, when the first sprouts of Catalanism arrived in Tortosa in 1914, thanks to an anonymous author, which gave a completely opposite view of that war and put the emphasis on previous anticastilian uprisings that took place before the counterrevolution made by the elite of the city during the seventeenth century. The work was entitled *La revolució a Tortosa de l'any 1640 descrita per un curiós averiguador*.

century is still largely unknown in the history of the Catalan outh, hence the interest of the writer to deal with it, or at least the second half of the century.

To this circumstance we attribute different explanations: the first is the lack of information due to the assault and fire in the office of the city of Tortosa in 1854. The second is the lack of a comfortable status within the traditional discourse of the positioning of Tortosa in the Spanish Succession War, when Tortosa took Austracist positions, which clashed with the prevailing historiographical discourse pursued to justify Tortosa's traditional loyalty to the kings of Spain.³³ And the third reason is antagonism towards the Catalan development during the Enlightenment period manifested by retrograde authors who wrote history during the second half of the nineteenth century, and who already were under pressure to create a political pro-Spanish and anti-Catalan discourse.

However, during the last quarter of the nineteenth century and the first of the twentieth century, there re-appeared a renewed interest in local history and its personalities. The period of the Borbonic Restoration, with the consolidation of a Tortosa bourgeoisie with political allegiance in Madrid, was characterized by writing a romantic history and an obstinately localist, catholicist and Spanish point of view, aimed to break any ties between the history of the city and their people with the rest of Catalonia, whose political evolution was seen as dangerous to their interests.

This historiographic line began with Daniel Fernandez, was followed by O'Callaghan and entered the twentieth century with the re-edition of *Els Costums* (1912), and the works of local history written by José Foguet. Finally, under the Franco regime, Enric Bayerri didn't change the discourse. All this historiographical generation was structured from the patronage of the overlords of the city, such as Teodor Gonzalez first and Joaquim Bau later.³⁴

³³ About this ideological orientation, we have an excellent example, perhaps the most extreme of all, in the book FOGUET, José: *El libro de mi pàtria cuna* (1924). Madrid. Imprenta de Juan Pueyo, where can be found aberrant concepts such as the desire of Catalans to *destortosinitzar* the Tortosa people, or the justification of the Austriacism of the city as follows: *Tal ha sido el españolismo tortosino de antaño, que, no obstante su inquebrantable adhesión a la corona, no se decidió por Felipe V hasta que vió que este se había españolizado de verdad*" p. 158

³⁴ By order of citation, note FERNÁNDEZ, Daniel: *Anales o Historia de Tortosa. Desde su fundación hasta nuestros días* (1867). Barcelona. Establecimiento tipográfico de Jaime Jepús. O'CALLAGHAN, Ramon: *Anales de Tortosa e Historia de la Santa Cinta* (1886). Tortosa. Imprenta católica de Gabriel Llasat and its *Apéndice a los anales de Tortosa* (1895); FOGUET, José: *El libro de mi pàtria cuna* (1924). Madrid. Imprenta de Juan Pueyo; and the 8 volumes work of BAYERRI, Enric: *Historia de Tortosa y su comarca* (1943). Tortosa. Imprenta y librería de Algueró. In this numeration, only have been

Unfortunately, few authors before the historiographical renewal of the 80s of the twentieth century were concerned with economic history, even the agrarian history of the region. The most that we could recover from these works were short chapters that described the geography of the region, as well as plant resources, animals and minerals that it contains. Occasionally, they could identify some improvement project, but little more.

For this reason, throughout the present research have been quoted nonlocal contemporary authors in order to find more or less critical points of view about the economic situation and the evolution of the infrastructures of the region of the Ebro. Also, to find references to the distribution of streets and neighborhoods, the number of houses or the description of the defense infrastructure, it will be useful local historiography, in which the formal structure of the city was an important factor to consider, at least from their interest in the military episodes.

However, despite the stagnation experienced during almost 150 years, there appeared new researchers in the regions of Baix Ebre and Montsià, related to the new wave of studies that the local research centers had promoted and published throughout Catalonia. Although during the mid-80s there appeared several volumes of the collection *Catalunya Comarcal* published by Caixa d'Estalvis de Catalunya, the important boost came in the next decade.³⁵

In the early 90s the main bibliographic corpus of the region was re-edited through the collection *Biblioteca Ebrenc*a by Centre de Lectura de les Terres de l'Ebre. Also, there was published a new edition, revised and updated interpretive framework of the Customs de Tortosa, edited by Jesús Masip. It contains an extensive foreword by Josep Maria Font i Rius that really contributes to the renewal historiographical approach that this medieval legal compilation required to make way for new research.³⁶

On the other hand, there began to appear new contributions about the nineteenth century, which went beyond the traditional war stories or biographies of the local elite.

quoted authors strictly dedicated to history. There are others who have dealt with it tangentially, such as anecdotes of Ramón Vergés: *Les Espúrnes de la llar* (1909). Tortosa. Imprenta Querol; or *Guiripigues Tortosines* (1915) written by Francesc Mestre i Noé. Tortosa. Casa d'Algueró i Baiges.

³⁵ GRAU, Josep-Joan; SORRIBES, Jesús: *L'economia del Baix Ebre. Volum II. Els antecedents històrics* (1985). Barcelona. Caixa d'Estalvis de Catalunya.

³⁶ MASSIP, Jesús (ed.): *Els Costums de Tortosa* (1996). Barcelona. Fundació Noguera.

The works of Josep Bayerri about Tortosa during Borbonic Restoration times, and Miquel Baila about urban development, will be a guide for some chapters of the present investigation.³⁷

Nevertheless, the institution which unified the isolated studies was the *Arxiu Històric Comarcal de les Terres de l'Ebre*, and its journal *Recerca*. It was published for the first time in 1995. In the form of a dossier or in correlative numbers published as miscellanea, in its pages can be found the historiographical renewal of southern Catalonia, as much of Tortosa as the rest of towns and villages of the region.

The topics of the articles are diverse: from archeology to art history, through literature, history – modern and contemporary history, basically- from both political and socioeconomic points of view. The journal *Recerca* will be a useful resource, in which will be published the partial results of the present thesis and, also will be a showcase of the new works of local authors and a place where are also published abstracts or parts of broader research which have been published on their own.

More recently, in 2008, in the middle of the political debate about the reform of the Catalan territorial organization (*les vegueries*), *Diputació de Tarragona* published the work of Muñios and Teruel, arising from the grant A. Agustí (2003), with the aim of creating a cohesive history of the three regions that form the province of Tarragona. Despite the attempt, however, it was still a work primarily focused on the Camp de Tarragona and the Reus-Tarragona-Valls triangle.³⁸

Moreover, in 2010 there began the publishing of the collective work *Història de les Terres de l'Ebre*, coordinated by Josep Sánchez Cervelló. This work would have been a compendium of reference due to its intention of presenting and organizing jointly updated knowledge about the history of all of Terres de l'Ebre and its historiographical synthesis. However, this work has just published the fifth volume, “Art and Culture”,

³⁷ RAGA, Josep: *Teodoro González i la Tortosa de la Restauració a través de la premsa: 1875-1902* (1996). Tortosa. Cooperativa Gráfica Dertosenense. And BAILA, Miquel: *La ciutat de Tortosa: evolució de l'espai urbà* (1999). Vinaròs. Antinea.

³⁸ It must be said that this work will be useful, especially in the field of communications and transport, themes with a strong presence in the present research. MUIÑOS, Maria Jesús; TEROL, Vicent: *L'articulació territorial i transformacions econòmiques a la Catalunya meridional (1833-1936)* (2008). Tarragona. Diputació de Tarragona.

while the seventh volume, Economy and Territory, which drew more interest and our attention, has not been published yet.

Regarding historiography updated on agrarian history in the territory of the Ebro, we had to search in articles published by Emeteri Fabregat, coming from his still unpublished thesis *De la sal a l'arròs. La colonització del Delta de l'Ebre (1148-1970)* (2010), directed by Dr. Ramon Garrobou and Dr. Josep Pujol of Universitat Autònoma de Barcelona. This work, although focused on the colonization of the Ebro Delta, a space where we aren't going to deal with particularly, has given us a interpretative approach that will be of great interest and utility.

His contributions in the field of demography, colonization (and the legal forms thereof) and his study of the *Real Compañía de Canalización del Ebro* will be the basis on which to organize some of the chapters of this research, especially those related to water uses and inland waterways.

PRESENTACIÓ, OBJECTIUS I MOTIVACIONS

El tema que tractarà el present treball és l'anàlisi de les activitats econòmiques imperants a les Terres de l'Ebre en el període de transició entre les acaballes de l'Antic Règim i l'adveniment i consolidació del període liberal capitalista (s. XVIII i XIX). Partint des d'una perspectiva comparativa amb altres regions veïnes de Catalunya, que iniciaren durant aquest període una sèrie de transformacions econòmiques i socials que culminaren en un procés d'industrialització, les Terres de l'Ebre restaren majoritàriament al marge d'aquesta dinàmica. Trobar un model explicatiu d'aquesta diferència transcendental, a més de les conseqüències que aquesta via comportà de cara a l'esdevenidor de la regió, centraran bona part de les pàgines d'aquesta investigació.

Paral·lelament a això, i focalitzant l'anàlisi a la ciutat de Tortosa com a epicentre d'aquesta deriva econòmica, s'estudiaran les dinàmiques de centre i perifèria que feren perdre a Tortosa la seva projecció territorial sobre les terres septentrionals del seu antic corregiment. La falta d'una ciutat de dimensions mitjanes o grans a les comarques actuals de la Terra Alta i la Ribera d'Ebre convertiren les seves viles de referència en indicadors de la potencialitat territorial de les dues ciutats que es disputaven aquells mercats: Reus i Tortosa.

I, finalment, s'analitzarà la dimensió física i social de les transformacions i canvis: des de les indústries, serveis i comerços, fins la història oculta que hi ha en les renovacions viàries, els projectes de navegació i l'arribada del ferrocarril, així com el creixement urbanístic de la ciutat. El comportament de les elits polítiques i econòmiques en relació a l'aparició d'aquests elements que hom atribueix a la modernitat del moment ens aportaran els referents argumentals necessaris per respondre a la pregunta primigènia.

Una de les motivacions que han impulsat l'elecció de les transformacions del s. XVIII i s. XIX a les Terres de l'Ebre com a tema de la present tesi doctoral han estat l'interrogant que, qui escriu, sempre ha tingut respecte el factor de subdesenvolupament d'aquesta regió catalana respecte les regions veïnes les Principat. Tortosa ha tingut, al llarg de la seva història, moments d'una considerable eminència en el marc català,

posició que anà perdent a mesura que s'aproximaven els segles aquí objecte d'estudi. Aquesta evidència, que esdevingué al s. XVIII motiu de reflexió per part dels visitants i els autòctons, es convertí en una autèntica dèria al s. XIX per part de les elits regionals que buscaren desesperadament trobar el sector econòmic que ajudés a recuperar aquella, aleshores ja idealitzada, esplendor pretèrita.

Aquest neguit que omplia discursos i proclames polítics al s. XIX d'alguna manera quallà a la societat en forma d'un cert derrotisme receptiu a una ideologia localista ideada per part d'una elit que, aprofitant la obvietat del subdesenvolupament regional, esgrimí la culpa d'aquella situació als vents de modernitat que bufaven de més enllà del Coll de Balaguer, mentre que, a la vegada, aïllaven la pròpia gent dels moviments socials que podien ser perjudicials per mantenir la seva posició eminent i caciquista.

La nostra intenció és anar més enllà dels relats i trobar els indicis de les transformacions, ascensos i decadències de les activitats i actuacions realitzades per part dels sectors productius i les institucions del territori.

ANTECEDENTS HISTORIOGRÀFICS I ESTAT DE LA QUESTIÓ

A. L'EBRE CATALÀ VIST DES DEL SEGLE XVIII

La difícil situació amb la que es Terres de l'Ebre arriben a l'edat contemporània, tanmateix, no deixava de ser el resultat d'un procés complex que va irrompre amb les transformacions del s. XVIII, les carències i característiques del qual marcaren la dinàmica econòmica dels anys posteriors. Malgrat el greu dèficit documental que Tortosa, la capital regional, sofreix pel que fa a les dues centúries objectes d'estudi al present treball, s'han pogut rescatar algunes veus contemporànies del s. XVIII, impregnades dels tòpics regionals, però també de les concepcions fisiocràtiques il·lustrades. Eren, però, mirades orientades a avaluar les dinàmiques econòmiques de contrast que, en el nostre àmbit d'estudi, no es poden pas obviar.

Una bona selecció dels viatgers i escriptors de la Il·lustració que visitaren Catalunya les podem trobar tant a la síntesi de les obres dels viatgers anglesos de Ribbans com als apunts que, sobre aquesta qüestió, realitzaren Miró, Sena i Miralles a l'obra *La Catalunya pobre*.³⁹ En aquestes visions, ja fossin d'estrangers o espanyols, sempre es posava èmfasi en el tòpic de que els catalans eren un poble laboriós en el camp, la indústria i el comerç, i alguns dels autors, com Swinburne, també destacaven el passat recent dels catalans, la seva tradició republicana i el seu esperit identitari i combatiu, trets que despertaren l'admiració dels punts de vista pròxims al liberalisme emergent. La visió dels viatgers, historiadors i polítics espanyols que visitaven Catalunya era similar a la dels estrangers. No amagaven una admiració sincera per l'organització del treball, la indústria i el comerç, elements que utilitzaven com a contrapunt comparatiu amb el de les altres províncies que havien visitat o d'on procedien, i a les qui cridaven a adoptar posicions que emulessin el dinamisme del Principat, sense saber ni voler admetre que aquell desenvolupament no era pas propi d'una gent més treballadora, sinó

³⁹ RIBBANS, Geoffrey: *Catalunya i València vistes pels viatgers anglesos del segle XVIIIè* (1993). Barcelona. Barcino. MIRÓ, Josep; SENA, Ernest; MIRALLES, Frederic: *La Catalunya pobre. Introducció a un anàlisi territorial de la pobresa* (1974). Barcelona. Nova Terra. p. 30-33.

d'un model d'organització social i econòmic bastit per un sistema polític previ a la desaparició de l'estat català.⁴⁰

Nosaltres, tanmateix, hem volgut seleccionar alguns dels textos que fan referència a la situació de la comarca de Tortosa, especialment aquells que també valoren el context general català.

La visió que en tenen és la d'una terra de grans oportunitats que, aleshores, encara no s'estaven aprofitant. Els punts clau que comentaven generalment sobre Tortosa i la seva regió es pot resumir en les següents consideracions: La reivindicació de la construcció d'un sistema de canalització que permetés aprofitar el riu Ebre; destacaven les principals produccions agrícoles, forestals i minerals del territori (explotades o no) i es lamentaven profundament de l'estanc d'alguns d'aquests productes que feien que no es poguessin comercialitzar o exportar; i, en tercer lloc els textos percebien la potencialitat del territori per desenvolupar-se, si aquelles deficiències es poguessin superar.

El riu i la seva canalització era percebuda com la gran aposta que requeria realitzar el territori per poder intensificar l'agricultura. Swinburne, l'any 1775, només arribar a l'encreuament entre la Carretera Reial de la costa i la desviació cap a Tortosa (cap a l'interior) ja va percebre que calia un pla de drenatge i aprofitament de l'aigua per poder expandir el benefici de l'agricultura al llarg i ample del despoblat que havia creuat tot venint del Call de Balaguer. Antonio Ponz, per la seva banda, més coneixedor dels projectes del territori, destacava les obres de navegació del canal de la Ràpita a Amposta, així com de les vora de 600 sínies de reg que hi havia escapades per l'horta de Tortosa, infraestructura que no valorà prou ni Caresmar ni De la Croix, quan els dos es lamentaven profundament de l'escassa aplicació de l'agricultura del territori.⁴¹

⁴⁰ Recentment, Josep Fontana reflexionà sobre els tòpics atribuïts als catalans del set-cents. Fontana cità els viatges de Jovellanos, Campomanes, Francisco Mariano Nifo, Cadalso o Antonio Ponz. Aquests autors transicionaren des de l'admiració per l'agricultura a la por per la indústria, per l'acumulació de riquesa d'alguns sectors socials no adscrits a l'elit nobiliària i per les transformacions socials que un context de tipus fabril podia provocar sobre el model social que es volia preservar. FONTANA, Josep: "Lliçó inaugural: Espanya i Catalunya: tres-cents anys d'Història" al *Simposi Espanya contra Catalunya*. Barcelona. 12-14/12/2013. Centre d'Història Contemporània de Catalunya, Generalitat de Catalunya, Societat Catalana d'Estudis Històrics. p. 5-10

⁴¹ DE LA CROIX, Nicolle: *Geografía Moderna, escrita en francés por el Abad Nicollé de la Croix, traducida y aumentada con una Geografía nueva de España por D. Josef Jordan y Fargo* (1779). Madrid. Joaquín Ibarra. p. 144. CARESMAR, Jaume: *Discurso sobre la agricultura, comercio e industria...* (1780). BC. Fons Junta de Comerç, 143 bis. p. 518 i 523 i 524. PONZ, Antonio: *Viage de España, ó Cartas, en que se da noticia de las cosas mas apreciables, y dignas de saberse que hay en ella*. Vol XIII. (1785) Madrid. Imprenta Joaquín Ibarra.

Pel que fa a les produccions, la majoria dels visitants destacaven la col·lecta de productes que resultaven poc habituals respecte els altres territoris del Principat, com ara la sal, la sosa, la regalèssia, el jaspi o la brea, encara que lamentaven el fet de que algun d'ells estigués infraexplotat degut a la situació de mercat estancat que hi havia. Aquesta és la situació de les salines, però sobretot, de l'extracció del jaspi de les mines i de la producció de brea i quitrà, en mans de les autoritats de la marina, estanc que influiria indirectament, encara que el mateix Ponz admetia ignorar el motiu, sobre la no continuïtat de la fàbrica de vidre d'Alfara.

Tal situació agrària i industrial portà a alguns d'aquesta observadors a realitzar afirmacions contundents i -a jutjar pel diagnòstic que en feien- injustes amb la població: La *Geografía* de De la Croix i el *Discurso* de Caresmar reproduïen gairebé la mateixa frase: *El terreno de la jurisdicción de esta ciudad es el mas a propósito para todo género de frutos si los naturales fueran mas aplicados a la agricultura y hubiera mas población como la hay en el resto del Principado, por haber introducido y fomentado la industria y manufacturas, cuyo exemplo no han querido imitar los de Tortosa.* Caresmar, per la seva banda, insistia amb la idea que el territori *se considera mas a propósito para las fabricas de Indianas, por la abundancia de aguas que tiene y porque pueden recibirse en sus puertos, en derecho, los algodones que vengan de fuera*, fet que no dubta que acabarà succeint més endavant: *es natural que se verifique a proporción que se vaya extendiendo el libre comercio y que se prueven sus ventajosos efectos.* Així mateix, també es feia ressò del factor demogràfic: *su mayor perjuicio consiste en la falta de brazos para la agricultura, porque aun que sus labradores son sumamente laboriosos no puede alcanzar su trabajo a quanto exigen sus cultivos*

Aquestes valoracions apuntaven als tres eixos bàsics del desenvolupament català: les transformacions de l'agricultura, el creixement de la població i el desenvolupament de la indústria, encara que la causalitat de *querer* restava brillantor a la lectura del primer autor. Caresmar, malgrat que es mostrà més complaent valorant la laboriositat dels pagesos tortosins, tampoc es mostrà excessivament encertat en la valoració global del partit, doncs entre els seus diagnòstics i les seves propostes de millora, sovint s'hi manifestaven contradiccions flagrants. Així, per exemple, proposava que calia eixamplar el cultiu, però criticava les roturacions de terres en perjudici dels ramats; demanava la liberalització dels recursos naturals (especialment de les canteres i mines)

però exigia un tracte prohibitiu contra la sobreexplotació forestal, o bé assenyalava l'excés d'impostos com a causa de la disminució del comerç a la regió, però proposava un nou portatge als vaixells que creuaven les assuts del riu per poder finançar la tant necessària canalització de l'Ebre.

B. LA VISIÓ DEL SEGLE XIX.

Per trobar una visió més lúcida d'aquella situació, caldrà esperar gairebé mig segle, fins al 1832, quan es publicà el *Diccionario Geográfico Universal dedicado a la Reina Nuestra Señora*, editada per Madoz i Bergnes, en la que s'oferirà una explicació a aquesta situació, almenys en allò referent a l'agricultura. Els autors insistien amb la necessitat de culminar els grans projectes de canalització de l'Ebre per aprofitar l'aigua per a l'agricultura. Així mateix, aquesta obra aportava una primera visió sobre la situació agrària quan explicà la situació del pagès “*encorvado continuamente sobre un terreno que no le pertenece. [...] Sus dos terceras partes [de las tierras] estan en manos muertas y la otra, excepto una pequeña porción, pertenece a la nobleza. Sus dueños las arriendan a la mitad, al tercio o al cuarto de los frutos en rama, segun la calidad del terreno. El infeliz colono, constituido en la doble obligación de sacar lo necesario para si y para el señor, abusa de las fuerzas de la tierra, agota sus recursos y la abandona por fin; y si alguno trata de ser fiel a sus contratos, es siempre a expensas de su futuro trabajo: sin capitales y sin crédito, la miseria opone un obstáculo insuperable a cualquier proyecto de mejora.*”⁴²

Es tracta, doncs, d'un problema, no només agronòmic, sinó també de l'estructura de propietat. L'extracció de la renda agrària, seguint encara unes formes de tipus senyorial, juntament amb una agricultura no intensificada, no deixava marge de millora ni tan sols marge de subsistència al pagès, que en força casos optava per abandonar la terra un cop aquesta estava esgotada. Així doncs, les humils nories de reg que observava Ponz, encara podrien ser contemplades com un èxit o fruit d'un esforç titànic per part d'una pagesia que “*encuentra la pobreza en medio de las favorables disposiciones de la abundancia, y cuando levanta su frente al cielo para quejarse de su suerte, se*

⁴² MADOZ, Pascual; BERGNES, Antonio (eds.): *Diccionario Geográfico Universal dedicado a la Reina Nuestra Señora* (1832). Vol IX. Barcelona. Imprenta de José Torné. p. 934-935.

estremece la humanidad al ver clavado en su semblante la señal de la miseria y del abatimiento.”

Per altra banda, aquest *Diccionario* no ofereix respostes ni diagnòstic específic a la situació demogràfica ni industrial. La demografia, a la primera meitat del s. XIX havia iniciat un autèntic revulsiu de manera paral·lela a la de la colonització agrària, especialment la interna, però la indústria, almenys la continuïtat o fractura de l'activitat industrial d'abans i després de la invasió napoleònica seguirà sent a les obres interessades amb el *foment*, un tema poc tractat. *El Diccionario*, pel que fa a la indústria, apunta a la necessitat de llibertat legal que el sector comercial i industrial reclamen i matisa la vella afirmació de De la Croix i Caresmar des del *no han querido* al *no han podido* iniciar el desenvolupament que experimentaren les altres zones del Principat.

D'aquestes paraules se'n poden treure altres lectures que tenen a veure amb les dificultats de capitalització, la orientació econòmica de l'elit, el complex règim senyorial de la regió (seguit per un liberalisme reformista força restringit i políticament interventor), però també per la magnitud del desafiament tècnic que suposava la domesticació de l'Ebre, tant per a usos agraris com industrials, o l'adequació de les instal·lacions portuàries per participar en condicions del comerç colonial i internacional.

El debat ambientalista contra el que interposa la voluntat humana i el seu esforç (*l'eina i feina*, que esgrimia Jaume Vicens Vives a *Notícia de Catalunya*), en les descripcions abans apuntades de la regió de Tortosa, sembla donar un gir de 180 graus respecte els vells arguments de la Catalunya pobra en recursos i rica en emprenedoria capaç de superar tots els obstacles.⁴³ La descripció que irromp dels textos esmentats és la pròpia d'un context natural ric i abundant, però on era justament l'acció de l'home qui n'evità el seu gaudi i en propicià el desaprofitament del mateix. En les següents pàgines s'entrarà de ple en aquest debat, analitzant en profunditat fins a quin punt es podia considerar un context natural favorable per a la indústria, i fins on arribaven les possibilitats de la població autòctona i les seves elits per iniciar un procés de reorientació econòmica similar a la de les zones més desenvolupades del Catalunya.

⁴³ VICENS, Jaume: *Notícia de Catalunya* (1962). Barcelona. Destino. p. 46-65.

A més a més, caldrà valorar l'eix cronològic. No només es pot considerar si es fan o no determinades transformacions al camp i la indústria, sinó també el quan es fan aquestes respecte el *tempo* assolit pels territoris veïns. Segons Carreras, el factor clau per entendre el desenvolupament industrial i, per extensió, econòmic de Catalunya fou la seva precocitat que dotava a unes regions de l'oportunitat de sobreposar-se a mercats no desenvolupats i guanyar temps, experiència i diners per afrontar amb avantatge el possible desenvolupament dels competidors.⁴⁴ L'avantatge competitiu fou el punt de partida que engegà el procés de formació dels desequilibris territorials a Catalunya, on les tendències a la concentració urbana i la litoralització de l'activitat econòmica mostrà indicis d'acceleració, especialment arran de la consolidació del sector tèxtil mecanitzat, autèntic motor de la industrialització i causa de la reformulació del sistema de transports terrestres articulada, almenys en el cas català, a partir dels requeriments d'aquesta.⁴⁵

C. ELS MODELS D'ESTUDI DE LA CATALUNYA PERIFÈRICA

Aquest estudi, doncs, s'orienta a engreixar la llista de treballs de desenvolupament regional que al llarg de les dècades dels 70 i 80 del segle passat il·lustraren els processos de transició del feudalisme al capitalisme a les àrees perifèriques catalanes, ja fossin de trajectòria industrial o no. Una lectura de les diferents obres dedicades a aquesta temàtica il·lustra, com ja reconeixia Rosa Congost, unes línies mestres que segueixen les pautes d'estudi de Pierre Vilar.⁴⁶ Aquestes pautes constitueixen una correlació de l'anàlisi demogràfic, primer, l'estudi agrari (amb més o menys focalització agronòmica), les corresponents estructures de propietat i els mitjans d'extracció i distribució de la renda, i finalment, l'estudi de preus i mercats.

Serà sobre aquesta estructuració clàssica on podem situar els treballs de la Rosa Congost, al voltant de la lectura social de la tinença de la terra a les comarques gironines⁴⁷, l'Enric Tello i el seu estudi sobre el paper de la pagesia empobrida de la

⁴⁴ CARRERAS, Albert: "Cataluña, la primera región industrial de España" a NADAL, Jordi; CARRERAS, Albert (dir. i coord.): *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)* (1990). Barcelona. Ariel. P. 258

⁴⁵ OLIVERAS, Josep: *La formació dels desequilibris territorials a la Catalunya en el segle XIX* (1994). Barcelona. Generalitat de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques. p. 181-185.

⁴⁶ VILAR, Pierre: *Catalunya dins l'Espanya moderna. Recerques sobre els fonaments econòmics de les estructures nacionals*. (1968). Barcelona. Edicions 62.

⁴⁷ CONGOST, Rosa: *Els propietaris i els alters. La region de Girona 1768-1862* (1990). Vic. Eumo.

Segarra⁴⁸ o, els estudis d'Enric Vicedo a la plana de Lleida i les seves transformacions agrícoles.⁴⁹ Tots tres estudis estaven dedicats a espais eminentment agraris i ofereixen una resposta històrica territorialitzada a la tradicional visió barcelonina de les transformacions del s. XVIII i XIX a Catalunya. Tots aquests estudis interroguen el model de desenvolupament clàssics de la historiografia catalana sobre una investigació focalitzada en espais on no va irrompre la indústria com en altres llocs del Principat, o no ho feu amb la mateixa força i concentració.

Rosa Congost defineix la situació transicional de Girona com la d'una regió catalana que no s'havia industrialitzat, però tampoc s'havia empobrit, situació que atribueix a l'elecció d'una dinàmica de classe.⁵⁰ Fou, segons el seu criteri, els interessos i el camí escollit per les elits i classes dirigents, terratinents en una gran majoria, el factor determinant de la dinàmica econòmica d'aquella regió, de manera que fou el model de propietat de la terra i les relacions de producció les que determinaren el grau de desenvolupament econòmic de Girona. Per a aquesta autora, és el factor classe l'indicador de l'evolució històrica, més enllà de si Girona es troba en el context de la Catalunya feudal o la capitalista. És l'elecció del model terratinent el que els identificà l'elit com a grup social i comunitat d'interessos, identitat que s'estructurà al voltant del *pairalisme*.

Enric Tello, per la seva banda, sí que incideix en el factor d'empobriment i estancament d'un context agrari en expansió, però no en procés d'intensificació. L'agricultura a la Segarra, segons aquest autor, es veié afectada per la llei de rendiments decreixents generada per la colonització de terres menys productives i per l'esgotament del sòl. Les crisis de subsistència portà a les classes populars a dinàmiques d'endeutament generalitzades i de pobresa que culminaren amb fortes onades emigratòries que conduïren a una situació de despoblació creixent. Paral·lelament, les classes socials beneficiades per l'activitat usurària, interaccionaren amb el comerç català i els grans

⁴⁸ TELLO, Enric: *Cervera i La Segarra al segle XVIII* (1995). Lleida. Pagés Editors.

⁴⁹ VICEDO, Enric: *Les Terres de Lleida i el desenvolupament català del set-cents. Producció, propietat i renda* (1991). Barcelona. Crítica.

⁵⁰ Convé recordar que un dels factors reconeguts per Hamilton de l'aparició de la Revolució Industrial fou el decalatge entre preus i salaris, la qual cosa portà a que la inflació dels beneficis durant les primeres etapes de la industrialització que foren reinvertits en renovació tecnològica i en obres d'infraestructura. Això, però, anà en detriment dels sectors socials més pobres. Així doncs, és raonable pensar que el manteniment d'un sistema no fabril possibilità, comparativament, una menor taxa de desigualtat respecte als centres fabrils. HAMILTON, Earl J: *El florecimiento del capitalismo. Ensayos de historia económica* (1984). Madrid. Alianza. p. 39-58.

negocis dels arrendaments i el tràfec de mercaderies, que propicià l'arribada de mercaderies de luxe consumides per aquests extractes socials enriquits.

Tello, a més, analitza l'arribada de la manufactura domèstica com un fenomen exogen a la comarca, que en un determinat moment ajudà a complementar els ingressos de determinades famílies, però que amb la irrupció de la mecanització, els efectes positius de la indústria no deixaren pas cap mena d'empremta sobre el territori, que patí un procés de reagrarització, al mateix moment que es perdia la vella manufactura local, començant pels gremis, que sobrevisqueren més aviat com a grups d'enquadrament social que no pas com a corporacions d'oficis.

I en tercer lloc, Enric Vicedo mostra un model de desenvolupament econòmic agrari d'orientació mercantil. Les terres de Lleida foren capaces de sincronitzar processos de creixement demogràfic, colonització agrària dels dominis senyorials i una estructura de propietat de tipus emfitèutic i de llicències de cultiu que dotaren a un a pagesia de recursos suficients, no només per sobreviure, sinó també per incrementar la productivitat via intensificació agrària (gràcies als projectes de canalització que regaren àrees tradicionalment de secà). Tot plegat, estigué estimulat per la demanda cerealística del litoral, la irrupció d'una pagesia comercial i una burgesia receptiva a aquestes noves oportunitats de negoci. Aquest model de desenvolupament propicià, segons aquest autor, uns moviments antisenyorials tímids i sempre canalitzats pel sistema judicial establert. Fou més aviat la caiguda del valor real de la renda feudal, derivada de la crisi agrària de finals del s. XVIII, més que no pas la resistència antisenyorial, la que debilità els sistema tardofeudal a les Terres de Ponent.

Tots tres exemples constitueixen diferents visions de les transformacions del s. XVIII vistos des de l'òptica dels territoris passius o reactius a les transformacions originades als nuclis en vies d'industrialització, un discurs que posà sobre la taula les pautes de desenvolupament o transformació econòmica de la part del Principat que restà allunyada dels processos d'aparició de nuclis fabrils i economies de transformació especialitzades en el sector tèxtil cotoner. Per contra, presenten casuístiques en les que foren les transformacions agràries i la orientació comercial de les mateixes les que protagonitzaren canvis i transformacions del s. XVIII. Tals estudis són una vella reivindicació que el creixement català, en els moments de màxim desenvolupament va

mantenir un pols dual entre creixement industrial i exportació agrària, especialment vitivinícola amb el que es pagaven –via retorn- les importacions de cotó en floca.⁵¹

D. LES REFERÈNCIES HISTORIOGRÀFIQUES DE LA INDUSTRIALITZACIÓ CATALANA

Per altra banda trobem els estudis propis d'aquelles regions on la reacció al període transicional fou l'arrencada industrial. Aquests estudis tendeixen a orientar-se, o bé vers l'estudi econòmic, tecnològic i empresarial que derivà en la implantació dels modes de producció fabrils, o bé, prenen una dinàmica de caire antropològic basat en l'estudi familiar i context social dels protagonistes de la revolució industrial. És aquest, per a altres autors, el marc interpretatiu sobre el que explicar les pautes d'adaptació i canvi del sectors manufacturers i els seus protagonistes al llarg dels segles XVIII al XX. No deixaren, tanmateix, de mirar mai de reüll els temes de transmissió d'herències d'estructura de propietat i l'origen agrari i comercial del capital industrial; ens referim als treballs de l'Àngels Solà i Llorenç Ferrer.⁵²

Pel que fa a Àngels Solà, malgrat que el seu treball de base està en l'estudi de la societat burgesa barcelonina, en el present treball em pres com a obra de referència el seu estudi sobre el pas de la seda al cotó a la ciutat de Manresa, una vila que, juntament amb Reus, sovint s'emprarà com a punt comparatiu amb l'estudi de cas desenvolupat en el present treball. Solà, en aquesta obra, reivindica la tradició industrial com a pilar fonamental d'un debat entre continuïtat i ruptura en la tradició industrial, posant el cas manresà en el debat ampli al voltant del punt de partida de la revolució industrial. Aquesta autora traça, per al cas manresà, una línia clarament continuista entre la protoindustrialització sedera d'aquella ciutat i l'arrencada cotonera al final del s. XVIII i XIX, tant des del punt de vista tecnològic com de l'empresarial. Des d'un punt de vista més antropològic i prenent igualment el marc geogràfic la comarca del Bages, Llorenç Ferrer realitzà un profund anàlisi familiar dels principals llinatges protagonistes de la industrialització a la Catalunya central. El seu mètode d'estudi de les famílies i el seu model interpretatiu ens

⁵¹ FONTANA, Josep: *La revolució liberal a Catalunya* (2000). Vic. Eumo173-174

⁵² SOLÀ, Àngels: "L'elit barcelonina a mitjans del s. XIX" Tesi doctoral dirigida per Emili Giralt (1977) i l'obra *Aigua, indústria i fabricants a Manresa (1759-1860)* (2004). Manresa. Col·legi d'Enginyers Tècnics i Industrials.

I pel que fa a Ferrer, FERRER, Llorenç: *Sociologia de la industrialització: de la seda al cotó a la Catalunya central (segles XVIII i XIX)* (2011). Barcelona. Fundació Noguera.

serà un bon exemple a l'hora de presentar el paper que tingueren els sistemes de transmissió patrimonial i la divisió del treball en el marc familiar de la burgesia i menestralia de les Terres de l'Ebre.

E. ELS HISTORIADORS DE L'ECONOMIA, LES FINANCES, ELS TRANSPORTS I LES INFRAESTRUCTURES

El present treball, és deutor també dels estudis d'història netament econòmica, l'objecte d'estudi dels quals no es troben pas en l'estudi d'una regió, sinó en el d'un sector econòmic concret. La llarga llista d'estudis que sortiren del mestratge del professor Jordi Nadal i de les facultats d'econòmiques barcelonines van des de l'estudi del món financer, (Gabriel Tortella o Carles Sudrià)⁵³, passant per les fonts d'energia i l'aprofitament dels recursos naturals (Albert Carreras)⁵⁴, l'evolució dels transports i les comunicacions (els temes clàssics del ferrocarril, navegació i transports terrestres, amb Pere Pascual al capdavant)⁵⁵, per on s'han canalitzat els nous estudis sobre l'evolució comercial i la formació dels mercats moderns. I finalment, els estudis d'aprofundiment en els sectors industrials no líders en el procés d'industrialització català i espanyol. Aquests sectors constituïren una de les principals carències que *El fracaso de la primera Revolución Industrial en España* tenia, i que el propi Nadal complementà dirigint una

⁵³ TORTELLA, Gabriel: *Los orígenes del capitalismo en España: banca, industria y ferrocarriles en el siglo XIX* (1995). Madrid. Tecnos.

De l'obra de Carles Sudrià ens hem centrat, no tant en la línia de recerca que condueix al sistema financer del s. XX, derivada de la seva tesi doctoral "Les institucions d'estalvi en el sistema financer català: la Caixa de Pensions, 1904-1979", 1981, dirigida per Jordi Nadal, sinó que em buscat les línies de recerca que desenvolupà a posteriori que retrocedien la cronologia per investigar la relació entre industrialització i oferta de capital a la segona meitat del s. XIX. Especialment, ens ha estat d'especial utilitat el seu article "Desarrollo industrial i subdesarrollo bancario en Catalunya, 1844-1950" a *Investigaciones económicas*, 18. 1982. p. 137-176.

⁵⁴ Malgrat que Albert Carreras és valorat especialment pel seu esforç en quantificar la producció industrial espanyol i crear-ne un índex bàsic que gran part de la historiografia espanyola ha admès com a vàlida per realitzar estudis comparatius a escala internacional ("La producció industrial espanyola, 1842-1981", nucli dur de la seva tesi inèdita i dirigida per Jordi Nadal "La producció industrial espanyola i italiana des de mitjan segle XIX fins l'actualitat" 1983), nosaltres n'hem recollit el testimoni de la seva línia d'investigació, secundària si es vol, sobre les fonts d'energia, especialment dels usos de la energia hidràulica i de les fases cronològiques de la seva utilització, publicades a l'article "El aprovechamiento de la energía hidráulica en Cataluña, 1840-1920" a *Revista de historia económica*, 1,2. 1983. p. 31-63.

⁵⁵ PASCUAL, Pere: *Los caminos de la era industrial. La construcción y financiación de la Red Ferroviaria Catalana (1843-1898)*. (1999). Barcelona. Edicions de la Universitat de Barcelona. Així mateix, s'han emprat altres estudis concrets del mateix autor, referents a la xarxa de carreteres, especialment el de la Junta de Carreteres de Catalunya, d'altres estudis sobre la navegació de cabotatge, i estudis concrets sobre la relació entre el ferrocarril i la conjuntura financera de Catalunya. Tals estudis es citaran en el lloc corresponent.

obra col·lectiva des d'on es donava veu als estudis dels sectors industrials que no protagonitzaren per si mateixos el *take off* català, i, en segon terme, espanyol.⁵⁶

Tots aquests estudis responen a una coordinació de base orientats a transformar una tesi personal en tota una tendència historiogràfica que tenia com a objectiu analitzar els motius pels quals la primera industrialització espanyola no quallaren, i sobre quin context cal situar el cas català. Tals conclusions poden trobar-se ben sintetitzades als 6 volums de la *Història Econòmica de la Catalunya Contemporània* (1994), a través de les quals, sovint, hem arribat a les obres mare de cadascun dels autors especialistes en cadascun dels temes.⁵⁷

F. EL DESENVOLUPAMENT DELS NO DESENVOLUPATS. EL LLARG DEBAT SOBRE EL CAMP CATALÀ I ESPANYOL

Cal citar també els estudis d'Història Agrària, i lligada a aquesta, la història de indústria rural. Si la història industrial catalana l'articulà el Dr. Nadal, hom pot afirmar que l'equivalent a la història agrària és Ramon Garrabou qui coordinà i dotà de coherència els diferents treballs dels historiadors agraris. Així, es començà amb reunions informals, passant a constituir després el Seminari d'Història Agrària des de 1987 i finalment la Societat Espanyola d'Història Agrària (SEHA).

D'ençà la publicació dels dos volums de la *Historia Agraria de la España contemporánea* (1986) dirigits per Ramon Garrabou i Jesús Sanz, la lectura del món agrari espanyol es transformà profundament doncs posà atenció en les principals innovacions que es produïren en el camp espanyol i que, en conseqüència, començaren a qüestionar el pretès immobilitisme rural al que s'havia acusat tradicionalment de ser la principal causa de l'endarreriment econòmic de l'estat.⁵⁸ L'estudi del món rural, els

⁵⁶ NADAL, Jordi: *El fracaso de la primera revolución industrial en España, 1814-1913* (2009). Barcelona. Crítica.

⁵⁷ NADAL, Jordi; TORRAS, Jaume; MALUQUER, Jordi (coord.): *Història econòmica de la Catalunya contemporània* (1994). 6. vols. Enciclopèdia catalana.

⁵⁸ GARRABOU, Ramon; SANZ, Jesús: *Historia agraria de la España contemporánea* (1986). Barcelona. Crítica. Les línies mestres de la història agrària s'han projectat fins l'actualitat, tot realitzant un exercici reflexiu sobre l'actual alça del preu dels aliments i les dificultats per a accedir a ells en un context de crisi econòmica que ha posat sobre la taula, un cop més, la qüestió alimentària quan es creia que el progrés tècnic del camp acabaria per assegurar l'alimentació dels ciutadans d'aquest país. Aquesta qüestió restà en el fons de l'obra col·lectiva que, dedicada al mestratge de Ramon Garrabou, edità Ricardo Robledo i en la que participaren molts dels autors aquí citats individualment, entre ells Rosa Congost, Enric Tello o Enric Vicedo, entre altres. ROBLEDÓ, Ricardo: *Sombras del progreso. Las huellas de la historia agraria* (2010). Barcelona. Crítica.

seus seminaris, especialment els diferents congressos de *Sistemes agraris* coordinats per Enric Vicedo (als que he assistit i participat) i els treballs publicats a les revistes *Estudis d'Història Agrària* i *Historia Agraria* han esdevingut per al present treball, de referència en quant als últims estudis sobre indústria rural.

Així mateix, i seguint aquesta línia historiogràfica cal citar els quatre volums dirigits per Emili Giralt de la *Història agrària dels Països Catalans* (2005-2006), especialment els volums III i IV, referents a l'època moderna i contemporània. Aquesta obra oferien una visió molt més regionalitzada de les transformacions agràries, fet que per a la present tesi és especialment útil, ja que disposar d'una comparativa de les realitats catalanes i valencianes resulta imprescindible per entendre les realitats d'un territori de frontera, com era la tortosí.⁵⁹

G. L'ESTAT ESPANYOL I EL LIBERALISME.

De manera simultània i paral·lela als estudis sobre la revolució industrial i els canvis del món agrari durant el s. XIX aparegueren els estudis dedicats a la transformació de l'estat espanyol en el marc dels canvis globals de la transició vers al liberalisme. Així, en aquest àmbit, destaca per sobre de tot l'obra de Josep Fontana, qui amb la seva obra *La quiebra de la monarquía absoluta* abordà la incapacitat de l'estat central d'adaptar-se al nou volum de despesa que sobrevingué als estats nació moderns arran de les exigències especialment militars amb les que s'entrà al s. XIX.⁶⁰

Les guerres amb les que s'obrí el primer terç d'aquella centúria deixaren exhaustes les arques estatals. La timidesa de la revolució liberal espanyola, incapaç de superar les restriccions sociopolítiques i modernitzar els sistemes fiscals i tributaris, endarrerí la recuperació econòmica de l'estat fins als processos desamortitzadors que quedaven fora de l'abast cronològic de la primera obra de Fontana. Tanmateix, el mateix autor, a l'obra *La Revolució Liberal a Catalunya*, s'introdueix en la relació entre la burgesia catalana i l'estat central, la qual, arran del 1844, es debatia entre la incompatibilitat ideològica (fins i tot per als sectors més conservadors) i la dependència arran de la por pels moviments socials que podien esdevenir revolucionaris..⁶¹ Malgrat els dubtes, però, la burgesia catalana va seguir el seu camí procurant-se, durant aquelles dècades centrals,

⁵⁹ GIRALT, Emili: *Història agrària dels Països Catalans* (2005-2006). Barcelona. Fundació Catalana per a la Recerca.

⁶⁰ FONTANA, Josep: *La quiebra de la monarquía absoluta* (1987). Barcelona. Ariel.

⁶¹ FONTANA, Josep: *La revolució liberal a Catalunya* (2003). Vic. Eumo. p. 169-176.

les inversions en infraestructura necessàries per al seu projecte industrialista Plantejar aquestes directrius sobre una societat com la de la Catalunya meridional més requerida de la presència de l'estat pel fet de no disposar de capital privat susceptible de ser invertit, serà una de les idees a tenir en compte en la present investigació.

Artola, per la seva banda, arrenca la seva investigació dels factors definitoris d'allò que fou el feudalisme tardà i el capitalisme emergent a Espanya. Aquest autor considera com a capitalista el model de relacions econòmiques que definien el mercat de treball al s. XVIII (especialment els arrendaments de la terra de curta duració). No obstant, segons el seu criteri, l'impacte social del capitalisme no es donà en la seva major dimensió fins que aquest model econòmic arribà al sistema financer, moment en que produí un salt qualitatiu en les formes d'inversió i capitalització, i on sí que es trobarà una correlació cronològica directa entre el desenvolupament d'aquest sector i la renovació legislativa liberal ad hoc a l'etapa final del regnat de Ferran VII.⁶² Aquesta pauta evolutiva de la irrupció del capitalisme ens permetrà discernir etapes cronològiques d'adaptació al nou paradigma econòmic, tot separant el capitalisme tardofeudal (malgrat que en el cas català, el model emfitèutic suavitzà el model capitalista en la tinença de la terra), del capitalisme industrial i, especialment, el de tipus financer, autèntic motor de les grans transformacions tècniques i en infraestructures que foren reivindicades des del s. XVIII i que ja s'han esmentat abans.

H. LA CIUTAT, LA REGIÓ I LES SEVES INSTITUCIONS

I, finalment, cal mencionar els estudis de geografia regional. Al llarg de la present tesi, seran constants les referències a l'anàlisi regional, perspectiva que reforça la visió de continuïtat en els processos d'industrialització, com a contrapartida de la tesi dominant rupturista en allò referent a l'arrencada industrial. A més, aquest tipus de recerques, incideixen en els conceptes fonamentals de regió econòmica i sistema urbà.⁶³ El nostre

⁶² ARTOLA, Miguel: *Antiguo Régimen y revolución liberal* (1991). Barcelona. Ariel. p. 305-308.

⁶³ MORENO, José Ramon: "La articulación y desarticulación de regiones económicas en la España de la Revolución Liberal" a LLOPIS, Enrique (ed.): *El legado económico del Antiguo Régimen en España* (2004). Barcelona. Crítica. p. 230-231. Aquest autor descriu una dinàmica de polarització molt suggerent per al present treball, on són els pols de desenvolupament els que atreuen població, mà d'obra especialitzada i capitals, la qual cosa contribueix a la diversificació de la seva indústria i al naixement de sectors complementaris a aquests. Per contra, les regions deprimides, realitzen el camí invers. Igualment

objectiu des d'aquest punt de vista conceptual, serà estudiar l'evolució, tant de les relacions entre centre i perifèria, com per la pugna dels diferents centres per controlar una mateixa perifèria.

D'es d'aquest punt de vista, s'analitzaran des de les pugnes jurisdiccionals, passant pels pols de mercat i acabant pel desenvolupament de la xarxa de transports. Per analitzar aquesta situació, ens han estat especialment útils els treballs de geografia regional, que tenen com a punt de mira d'anàlisi el factor urbà i la seva projecció sobre el territori (Josep Oliveras),⁶⁴ però també els estudis que tracten l'organització territorial, jurídica o administrativa (Jesús Burgueño) que aporten una perspectiva sobre la potencialitat de les ciutats, la jerarquia de les institucions que alberga i la seva capacitat per articular un territori al llarg del temps.⁶⁵

Així mateix, l'estudi de la ciutat en sí mateixa també serà un punt a tractar: el present treball s'interessarà per la presència de l'activitat econòmica pels carrers de la ciutat de Tortosa i de l'evolució formal de la mateixa, posant especial èmfasi en l'evolució urbanística i la progressiva construcció d'equipaments com a resposta a les necessitats econòmiques i socials del territori.⁶⁶ La cronologia d'aquests elements d'anàlisi seran una de les claus interpretatives de la investigació.

I. PASSAT I PRESENT DE LA HISTÒRIA LOCAL I REGIONAL DE TORTOSA I LES TERRES DE L'EBRE

La història de les Terres de l'Ebre ha estat tradicionalment escrita des de Tortosa. És allí on s'ha concentrat tradicionalment l'activitat cultural i política i és des de la capital de

introdueix el concepte de *regió econòmica i de sistemes urbans* entesos com un conjunt d'espais amb dotacions i especialitzacions complementàries i amb un alt grau d'interdependència visible a través d'un constant intercanvi de mercaderies, població, capital, informació i altres serveis.

⁶⁴ OLIVERAS, Josep: *La formació dels desequilibris territorials a la Catalunya en el segle XIX* (1994). Barcelona. Generalitat de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

⁶⁵ BURGUEÑO, Jesús: *De la vegueria a la província. La formació de la divisió territorial contemporània als Països Catalans (1790-1850)* (1995). Barcelona. Rafael Dalmau Editor.

⁶⁶ En aquest sentit, el present treball és deutor de múltiples estudis que han abordat, no només el fet urbanístic i els seus protagonistes, com ara Francesc Magrinyà i les seves publicacions al voltant de l'obra i figura d'Ildefons Cerdà (MAGRINYÀ, Francesc: "El ensanche y la reforma de Ildefons Cerdà como instrumento urbanístico de referencia en la modernización urbana de Barcelona" a *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y ciencias sociales*, 296 (3). 2009.), sinó també els estudis focalitzats sobre institucions involucrades en el fet urbanístic, com ara els treballs de José Ignacio Muro sobre el cos d'enginyers de l'Exèrcit i les seves projeccions topogràfiques (MURO, José Ignacio: "Los ingenieros del Ejército y la planimetría de la ciudad de Barcelona en el siglo XIX" a AA.VV: *Aproximacions a la història de la cartografia de Barcelona* (2010). Barcelona. Institut cartogràfic de Barcelona).

l'antiga vegueria, corregiment i el centre de la catedral episcopal i de la canongia on s'hi ha custodiat la documentació històrica generada per les diferents institucions.

Una altra particularitat de la historiografia local tradicional, especialment l'escrita d'ençà el s. XVII, ha estat el tractament sistemàtic dels mateixos relats on s'hi entrecreu realitat i llegenda i que tenen per finalitat expressa la contrastar un passat mític i esplendorós amb un present de franca decadència. Aquest debat s'ha barrejat amb la tradicional animadversió d'unes elits locals profundament conservadores que, a partir del s. XIX, es mostraren receloses de l'aparició de la historiografia catalanista.⁶⁷ Aquesta deriva, tanmateix, s'originà en base a les dues obres mare que posaren el passat local a debat.

La primera és la més vella, i a la vegada la que ha rebut més reconeixement per part de la historiografia catalana.⁶⁸ És l'obra de Cristòfol Despuig, *Los col·loquis de la Insigne Ciutat de Tortosa* (1557), on es plantejava en forma de debat els principals temes de la història de la ciutat i els fonaments sobre els que s'erigia la realitat política i també econòmica del sud de Catalunya –matís que no tractarà la historiografia tortosina que els seguirà.⁶⁹

I la segona ja es desprèn de la modernitat que destil·lava la primera i inicia la deriva acrítica i monotèmica que seguirà la historiografia local fins al s. XX. Ens referim a la *Historia de la Antigua Híbera* (1626) de Francesc Martorell i de Luna, on també es presenta l'estructura formal que seguirà la història local a partir d'aleshores: una aproximació toponímica i epigràfica per sostenir l'origen preromà i romà de Tortosa, un recorregut episcopològic dels primers temps del cristianisme, posant especial atenció en el primer bisbe, sant Ruf, i la possible visita de Sant Pau –de qui era deixeble– a la ciutat i un breu recorregut sobre la dominació àrab. Sobre aquest període, aquest autor manté

⁶⁷ Sobre aquesta qüestió, ja n'hem publicat els principals elements que constitueixen el corpus teòric del tortosinisme al Congrés Internacional Pere Anguera el passat 2011. AGRAMUNT, Agustí: "Els mites del tortosinisme" a ARNABAT, Ramon; GAVALDÀ, Antoni (eds.): Homenatge al Doctor Pere Anguera. Vol 1. Història Local: recorreguts pel liberalisme i el Carlisme (2012). Barcelona. Afers.

⁶⁸ El seu valor rau en el fet de ser una de les poques obres històriques i polítiques escrites en català del període renaixentista, i pel fet de ser l'única que utilitza l'enfocament historiogràfic renaixentista, que, tot utilitzant un llenguatge planer, parteix d'una perspectiva local per acabar tractant temes d'abast polític universal. El seu valor historiogràfic i literari pot ser copsat llegint la introducció de la reedició a cura de Joan Tres que es publicà l'any 1996. DESPUIG, Cristòfol: *Los col·loquis de la Insigne ciutat de Tortosa*. A cura de Joan Tres. (1996). Barcelona. Curial.

⁶⁹ Despuig dedicà una part del 6é col·loqui a fer una descripció il·lustrada sobre els recursos naturals de les Terres de l'Ebre i discutí sobre els projectes de futur per a la zona, perspectiva historiogràfica que no tornarem a trobar fins al s. XVIII i des d'un punt de vista extern de la regió, especialment amb Antoni de Capmany. DESPUIG, Cristòfol: *Los col·loquis de la Insigne ciutat de Tortosa*. A cura de Joan Tres. (1996). Barcelona. Curial. 201-222

una posició dubitativa, doncs no poden negar la importància que prengué la ciutat durant el Califat i les Taifes, però tampoc poden escapar-se del relat propi de l'alliberament amb la *Reconquesta*.

A partir de la presa de la ciutat a mans de Ramon Berenguer IV, s'estén el discurs sobre la formació de l'autogovern local, el marquesat de Tortosa (tant destacat per ells en tant en quant en recolzen el discurs de l'autonomia de la ciutat respecte Catalunya i València), la carta de Població i el procés de formació i publicació del corpus jurídic dels Costums de Tortosa. A les gestes d'armes dels ciutadans i ciutadanes s'afegeix el discurs de fidelitat de la ciutat als seus reis, i amb això, es passa a justificar el recolzament de la municipalitat a la monarquia durant els diferents episodis bèl·lics, especialment al de la Guerra dels Segadors.⁷⁰

Sobre aquest punt, val la pena destacar el renaixement historiogràfic del s. XIX, després d'un segle XVIII que no deixà ni historiografia local ni relats sobre el mateix a les obres posteriors. El segle XVIII segueix sent el gran desconegut de la història de l'extrem sud català, d'aquí de l'interès de qui escriu per tractar-lo, almenys durant la segona meitat. A aquesta circumstància li atribuïm diferents explicacions: la primera és la manca de documentació degut a l'assalt i a l'incendi de la secretaria de l'ajuntament de Tortosa del 1854. La segona és la falta d'encaix del posicionament històric de Tortosa a la guerra de Successió, quan aquesta es posiciona austracista, fet que xocava amb el discurs historiogràfic imperant que perseguia justificar la tradicional fidelitat dels tortosins als reis d'Espanya.⁷¹ I la tercera raó és l'animadversió vers la il·lustració per part dels autors més retrògrads que escrivien història durant la segona meitat del s. XIX

⁷⁰ El pal de paller de tot aquest discurs historiogràfic es troba amb el relat immediatament recent que es feu dels fets de la Guerra dels Segadors per part de Vicent de Miravall, polític i relator que marcà profundament el relat històric i el posicionament polític de les elits locals, especialment durant el s. XIX. Sobre aquesta qüestió es pot llegir QUEROL, Enric: "Escrips polítics i propaganda a la Guerra dels Segadors: Vicent de Miravall i Alexandre de Ros" a *Recerca*, 6. 2002. Tanmateix, aquest relat sobre la Guerra dels Segadors ja va començar a qüestionar-se a principis del s. XX, a partir de les primeres cunyes de catalanisme que arribaren a Tortosa al 1914, de la mà d'un autor anònim, on es donava una visió totalment inversa i posava èmfasi en l'aixecament previ anticastellà que es produí abans de la contrarevolució de les elits de la ciutat. L'obra s'anomenava *La revolució a Tortosa de l'any 1640 descrita per un curiós averiguador*.

⁷¹ D'aquesta orientació ideològica, en tenim un excel·lent exemple, potser el més extrem de tots, a l'obra de FOGUET, José: *El libro de mi patria cuna* (1924). Madrid. Imprenta de Juan Pueyo. On no es deixen d'obviar conceptes històricament aberrants com el de la voluntat catalana de *destortosinitzar* als tortosins o de justificar l'austracisme de la ciutat de la següent manera *Tal ha sido el españolismo tortosino de antaño, que, no obstante su inquebrantable adhesión a la corona, no se decidió por Felipe V hasta que vió que este se había españolizado de verdad*" p. 158

i sobre els qui ja pesava l'obligació de dibuixar un discurs polític espanyolista i anticatalanista.

Tanmateix, al llarg de l'últim quart del segle XIX i el primer del segle XX, reaparegué un interès renovat per la història local i les seves personalitats.

El període de la Restauració, amb la consolidació d'una burgesia amb adscripció política a Madrid, es caracteritzà per escriure una història de caràcter romàntic i obcecament localista, catolicista i espanyolista que es posà com a objectiu trencar qualsevol vincle històric de la ciutat i la seva gent amb la resta de Catalunya, l'evolució política de la qual veien perillosa per als seus interessos.

Aquesta línia encetada per Daniel Fernández, fou seguida per O'Callaghan i entrà al s. XX amb la reedició dels Costums (1912), i les obres d'història local de José Foguet. Finalment, sota el franquisme, amb Enric Bayerri, no canviaran pas el model discursiu. Tota aquesta generació historiogràfica fou vertebrada a partir del mecenatge dels grans cacics de la ciutat, com Teodor González primer, i Joaquim Bau, després.⁷²

Malauradament, pocs autors previs a la renovació historiogràfica d'ençà els anys 80 del segle XX s'havien preocupat de la història econòmica, ni tan sols de la història l'agrària. El màxim que em pogut recuperar d'aquestes obres ha estat breus capítols en els que es descriu la geografia del territori, així com els recursos vegetals, animals i minerals que conté.

De tant en tant, anomenen algun projecte de millora, però no van més enllà. D'aquí la necessitat que al llarg del present estudi s'ha tingut de referenciar autors no locals contemporanis als fets estudiats per trobar-hi lectures més o més crítiques a la situació econòmica o de les infraestructures de la regió de l'Ebre. Així mateix, per a les referències a la distribució de carrers i barris, el nombre de cases o la descripció de les infraestructures defensives, sí que resultarà d'utilitat la historiografia local, on

⁷² Per ordre de citació, cal destacar FERNÁNDEZ, Daniel: *Anales o Historia de Tortosa. Desde su fundación hasta nuestros días* (1867). Barcelona. Establecimiento tipográfico de Jaime Jepús. O'CALLAGHAN, Ramon: *Anales de Tortosa e Historia de la Santa Cinta* (1886). Tortosa. Imprenta católica de Gabriel Llasat i el seu *Apéndice a los anales de Tortosa* (1895), del mateix autor. FOGUET, José: *El libro de mi patria cuna* (1924). Madrid. Imprenta de Juan Pueyo i l'obra de 8 volums de BAYERRI, Enric: *Historia de Tortosa y su comarca* (8 vols.) (1943). Tortosa. Imprenta y librería de Algueró. En aquesta relació d'autors, només s'han esmentat els més destacats i els que s'han dedicat a fer estrictament història; n'hi ha d'altres que l'han tractat tangencialment, com ara l'anecdotari de Ramón Vergés: *Les Espúrnes de la llar* (1909). Tortosa. Imprenta Querol o les *Guiripigues Tortosines* (1915) de Francesc Mestre i Noé. Tortosa. Casa d'Algueró i Baiges.

l'estructura física i formal de la ciutat era un factor a tenir en compte per ells, almenys des del seu interès pels episodis bèl·lics.

Tanmateix, malgrat l'estancament historiogràfic experimentat durant gairebé 150 anys, aparegué a la regió del Baix Ebre i Montsià una nova fornada d'estudis, sorgits a redós dels estudis de temàtica regional apareguts arreu de Catalunya i impulsats pels centres de recerca locals. Tot i que a mitjans dels anys 80 es publicaren els diferents volums de la col·lecció Catalunya comarcal que havia editat la Caixa d'Estalvis de Catalunya, el fort impuls historiogràfic arribà a la dècada posterior.⁷³

Al principi dels anys 90 es reedità el corpus bibliogràfic bàsic de la historiografia de la regió, de la mà de la col·lecció *Biblioteca ebrenca*, impulsada pel Centre de Lectura de les Terres de l'Ebre. També es publicà una nova edició revisada i amb un marc interpretatiu actualitzat del Costums de Tortosa, a cura de Jesús Masip, que conté un ampli pròleg de Josep Maria Font i Rius amb el que realment s'aporta la renovació historiogràfica que aquesta compilació jurídica medieval requeria per a donar pas a noves investigacions.⁷⁴ Per altra banda, començaren a aparèixer noves aportacions sobre el s. XIX, les quals anaven més enllà dels tradicionals relats bèl·lics o les biografies de personatges de l'elit local. Les obres de Josep Bayerri sobre la Tortosa de la Restauració, i de Miquel Baila sobre l'evolució urbanística de la ciutat, han estat referents per a la present investigació.⁷⁵

La institució, però, que d'alguna manera unificà els estudis aïllats fou l'Arxiu Històric Comarcal de les Terres de l'Ebre i la seva publicació, la revista *Recerca*, que començà a publicar-se l'any 1995. En forma de dossier, o bé en números correlatius en forma de miscel·lània, a les seves pàgines s'hi pot trobar una renovació historiogràfica del sud català, tant tortosí com de la resta de pobles i vil·les del territori. Les temàtiques dels articles són diverses: des de l'arqueologia a la Història de l'art, passant per la literatura, la història –especialment moderna- i contemporània- tant d'es d'una perspectiva política, com econòmica. La revista *Recerca* serà un mitjà a l'abast a través del qual es publicaran resultats parcials de la present tesi, i a la vegada ens servirà d'aparador de les

⁷³ GRAU, Josep-Joan; SORRIBES, Jesús: *L'economia del Baix Ebre. Volum II. Els antecedents històrics* (1985). Barcelona. Caixa d'Estalvis de Catalunya.

⁷⁴ MASSIP, Jesús (ed.): *Els Costums de Tortosa* (1996). Barcelona. Fundació Noguera.

⁷⁵ RAGA, Josep: *Teodoro González i la Tortosa de la Restauració a través de la premsa: 1875-1902* (1996). Tortosa. Cooperativa Gráfica Dertosense. I BAILA, Miquel: *La ciutat de Tortosa: evolució de l'espai urbà* (1999). Vinaròs. Antinea.

novetats historiogràfiques de diferents autors, on s'hi publiquen també parts o resums en forma d'article d'investigacions més àmplies que han publicades pel seu compte.

Més recentment, l'any 2008, en plena ebullició política de la reforma territorial catalana de les vegueries, la Diputació de Tarragona publicà l'obra de Muiños i Terol, sorgida de la beca A. Agustí (2003), amb la voluntat de crear un relat que cohesionés la història de les tres regions que componen la província de Tarragona. Malgrat l'intent, però, seguia sent una obra fonamentalment centrada en el Camp de Tarragona i el triangle Reus-Tarragona-Valls.⁷⁶

Per altra banda, l'any 2010 es va començar a publicar l'obra *Història de les Terres de l'Ebre*, coordinada per Josep Sánchez Cervelló. Aquesta obra ens hagués estat un compendi de referència cabdal degut a la seva virtut de presentar i organitzar de manera conjunta els coneixements actualitzats sobre la història de la regió i la seva síntesi historiogràfica. Tanmateix, d'aquesta obra només s'ha publicat el cinquè volum, Art i Cultura, mentre que el volum setè, Economia i territori, el que cridava més el nostre interès i atenció, encara no s'ha publicat.

La historiografia actualitzada sobre la història agrària al territori de l'Ebre, l'hem hagut de cercar entre els articles publicats d'Emeteri Fabregat, sorgits de la seva tesi encara inèdita *De la sal a l'arròs. La colonització del Delta de l'Ebre (1148-1970)* (2010). Dirigida pel Dr. Ramon Garrobou i el Dr. Josep Pujol a la Universitat Autònoma de Barcelona. Aquesta obra, malgrat centrar-se en la colonització del territori del Delta, espai del que nosaltres no n'ens hem centrat especialment, sí que ens ha aportat un corpus interpretatiu que ens ha resultat de gran interès i utilitat. Les seves aportacions en el camp de la demografia, la colonització (i les formes jurídiques de la mateixa) i el seu estudi sobre la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre han estat la base historiogràfica sobre la que erigir alguns dels capítols de la present investigació, sobretot aquells vinculats en temàtica d'aprofitament hídric i els de navegació fluvial.

⁷⁶ Cal dir, que aquesta obra resultarà útil, en allò referent a l'articulació regional, especialment en el camp de les comunicacions i els transports, temàtica amb una forta presència en el present estudi. MUIÑOS, Maria Jesús; TEROL, Vicent: *L'articulació territorial i transformacions econòmiques a la Catalunya meridional (1833-1936)* (2008). Tarragona. Diputació de Tarragona.

HIPÒTESIS I ESTRUCTURA FORMAL DE LA RECERCA

Hipòtesis, estructura formal del treball.

El punt de partida de la recerca té molt a veure amb el títol escollit per a la tesi. El debat sobre les diferents velocitats i graus de desenvolupament econòmic de les diverses regions de Catalunya s'ha planetjat des de diferents òptiques, com ja s'ha pogut observar a l'estat de la qüestió, però les causes sobre aquesta disparitat cal tractar-les, de manera regionalitzada, i a poder ser, des d'una multiplicitat d'angles que captin l'evolució del màxim nombre d'activitats econòmiques possible. En aquest treball, es buscaran els factors que expliquin el declivi regional del sud català a partir dels següents temes.

- **DECLIVI O RENOVACIÓ INDUSTRIAL:** Malgrat que segueix sent un debat historiogràfic interessant el considerar el procés d'industrialització o un trencament o la continuïtat del sector secundari pretèrit, queda clar que la dinàmica gremial de finals del s. XVIII té molt a veure amb l'aparició de la indústria moderna. Cadrà veure, per tant, l'esdevenidor d'alguns sectors de la indústria tradicional que, en altres contrades, hagués jugat un paper fonamental en la revolució industrial.
- **EL COMPORTAMENT DE LA BURGESIA.** El desenvolupament econòmic és un procés en el que hi intervé la societat en el seu conjunt, però en els canvis als que aquí pretenem aproximar-nos, varen tenir alguns sectors de la burgesia com a col·lectiu protagonista de la industrialització. Caldrà elaborar, per tant, un perfil del comportament o les activitats realitzades per la burgesia de les Terres de l'Ebre i contraposar-les als col·lectius socials equivalents en altres regions.
- **LA IDONEÏTAT DE L'ESCENARI.** És ben coneguda la importància dels factors de localització industrial. Al present treball ens plantejem analitzar els requeriments de cada sector econòmic i contrastar-los amb la situació o els recursos disponibles al territori subjecte d'anàlisi: capital, fonts d'energia, mà d'obra especialitzada i demanda interna o externa.
- **EL FACTOR REGIONAL.** El títol del treball inclou el topònim terres de l'Ebre, però el que es persegueix és analitzar la dialèctica entre camp i ciutat en el

moment en que es produí una reorganització de les divisions administratives i la irrupció de nous pols econòmics que actuaven com a focus de mercat. Caldrà analitzar si Tortosa va poder mantenir, o no, el seu hinterland tradicional i fer un balanç de quins factors hi van intervenir en aquesta qüestió, ja siguin endògens o relacionats amb els processos d'especialització regional en el marc de la Catalunya liberal.

- **LES COMUNICACIONS I LA LOGÍSTICA.** La existència de la regió implica el manteniment d'unes relacions d'intercanvi de persones, mercaderies i serveis entre diversos nuclis de població. El manteniment d'aquestes relacions socials, humanes i econòmiques no depenen exclusivament del bon estat de les vies de comunicació, però la millora de les mateixes és un indicatiu clar de la vitalitat de les mateixes i de l'empenta dels seus promotors per facilitar-les i abaratir-les. Sotmetrem doncs, a anàlisi, la cronologia de la millora de les infraestructures de transport, els subjectes que les impulsen i els resultats que se n'esperava.
- **ELS CANVIS EN LA SEMBLANÇA DE LA CIUTAT.** El treball de final de màster que va precedir la present tesi es va focalitzar en la transformació urbanística de la ciutat. Ens proposem, no només enriquir el treball pretèrit, sinó contextualitzar aquella transformació física de l'ecosistema urbà a partir dels factors que en reclamaven el seu eixamplament.
- **LA CERCA D'UN CAS SIMILAR EN EL MARC INTERNACIONAL.** La Revolució Industrial fou un fenomen d'abast internacional, i per tant, entenem que les dinàmiques interregionals que es produïren en el cas català, haurien de tenir rèpliques o casos similars arreu d'Europa occidental. Ens proposem, doncs, creuar les conclusions de la nostra recerca amb la casuística d'una altra regió afectada per les transformacions que la irrupció del capitalisme industrial provocà. Focalitzarem l'atenció sobre Anglaterra, cuna de la industrialització, el comtat de Norfolk i la seva capital, la ciutat de Norwich, antany segona ciutat del Regne i que, com el sud català, fou superada en població i activitat econòmica per centres industrials emergents.

Aquest treball consta de sis parts i catorze capítols que ajuden a fragmentar i dividir el contingut ofert:

La primera part presenta la tesi, les motivacions personals, les hipòtesis i els antecedents historiogràfics a nivell temàtic i regional que ofereixen les directrius de referència de la recerca així com el nínxol que les publicacions existents deixen i el present treball pretén cobrir.

De la part segona a la quarta, es presenta el nucli dur de la recerca pròpiament dita. El treball està estructurat de manera que sigui el més visible possible la idea de transició o canvi entre les estructures econòmiques existents a la regió catalana de l'Ebre durant l'Antic Règim, especialment en allò referent als sectors industrials i comercials existents, i com aquestes entren en crisi a principis del s. XIX. Així mateix, s'ha seleccionat els canvis en matèria d'infraestructures (carreteres, navegació fluvial i ferrocarril), l'aparició d'un nou sector secundari emergent a la ciutat i com això i la nova situació demogràfica impulsa la transformació urbanística de la ciutat.

Per tancar la recerca, es presenten les parts cinc i sis. La primera, pretén oferir una perspectiva internacional i sotmetre a prova algunes de les conclusions assolides fins aleshores. La part cinc inclou únicament el capítol dedicat a analitzar la crisi industrial i la renovació de les infraestructures de transport i comunicacions de la ciutat anglesa de Norwich, corresponent a la tasca realitzada durant l'estada de recerca en aquella ciutat. Les conclusions d'aquest capítol constitueixen l'anàlisi comparatiu entre Norwich i Norfolk i Tortosa i les Terres de l'Ebre. Finalment, la sisena part presenta les principals conclusions de la tesi, la bibliografia emprada classificada segons els capítols on ha estat utilitzada i citada, i la relació d'arxius i fons consultats per a la realització de la recerca en el seu conjunt.

La raó que s'amaga al darrera d'aquesta estructuració és que el present treball està concebut per cercar la resposta la pregunta de fons, però alhora, per facilitar la publicació de conclusions parcials de la mateixa, cosa que ja s'ha anat fent a mesura que es desenvolupava la recerca. Per aquest motiu s'han compilat capítols que, per si sols tenen objectius, relatoria de fonts emprades i conclusions autònomes, però que a la vegada, aporten matisos i plantejaments hàbils per aportar arguments a conclusions de més abast. S'han extret, igualment, conclusions de cadascuna de les parts (tret d'aquelles que només inclouen un capítol). Aquestes, amb categoria de capítols, s'han construït en base a que els capítols de cada part disposen d'una coherència cronològica

que ve determinada pels factors condicionants d'abans i després de la Revolució Liberal, autèntic eix de simetria i contrast de que s'ha valgut la recerca. Les conclusions de cada part, per tant, aporten un esforç de síntesi que ajuden a equilibrar les conclusions finals. Així mateix, les conclusions dels diferents capítols seran capaces d'entrecreuar-se entre si, recolzar-se, o per contra, alertar l'autor de possibles errors interpretatius que per si sols difícilment haguessin pogut ser resolts.

METODOLOGIA EMPRADA, RECERCA INTERNACIONAL I CONTROL DE RESULTATS

Pel que fa a la metodologia emprada, destaquem el treball inductiu a partir d'estudis de cas concrets, el seguiment en paral·lel de processos similars, a poder ser en regions veïnes i finalment, quan ens ha estat possible, l'ús de mètodes quantitatius i comparatius.

Els estudis de cas, per la seva banda han estat un procediment de primer ordre degut a la falta de fonts o d'altres autors que abordessin les causes del subdesenvolupament del sud català en el seu conjunt. Per a cadascun dels temes abordats s'ha escollit un o diversos casos sobre els que s'ha estudiat la seva casuística i evolució cronològica. Aquesta metodologia l'hem seguit especialment en l'estudi dels sectors industrials, com el paperer, el moliner o el metal·lúrgic; però també en l'estudi de l'arribada del ferrocarril a la regió. Per altra banda, quan no ens ha estat possible incidir sobre una unitat empresarial o familiar concreta, s'ha mirat de construir un model explicatiu a partir de diferents casos que comparteixen context (col·lectiu social, espai i temps). Aquest ha estat el cas de l'estudi de la modernització de la xarxa viària, l'estudi del gremi seder o de l'eixamplament urbà de la ciutat de Tortosa.

Quant al treball en paral·lel i dialèctic amb processos similars amb regions veïnes, cal dir que ens ha ofert no només models interpretatius, sinó punts de referència sobre els que recolzar-nos i delimitar elements de similitud i contrast entre l'Ebre i les altres regions. Això ha estat bàsic per diferenciar pautes de comportament que incideixen en els processos de capitalització de la burgesia comercial, contextualitzar la irrupció de la indústria paperera, interpretar la fiscalitat tardofeudal, comprendre els factors exògens de la crisi de la navegació fluvial, o identificar la influència de l'exemple barceloní sobre la urbanització de la resta de ciutats.

I, referent als mètodes quantitatius, ha estat una constant al llarg de la tesi l'esforç empíric per plasmar quantitats, preus, i mesures, així com el tractament estadístic dels mateixos. Destaquem la realització de valors índex per ordenar i comparar, mitjanes i percentatges de variació per valorar comportaments diacrònics, i en alguns casos, s'han

aplicat models matemàtics extrets d'altres estudis per analitzar la interacció regional. Així, s'han comptabilitzat persones, produccions i mercaderies, s'han presentat pressupostos i estats de comptes i s'han sistematitzat taules de preus. També s'han elaborat croquis explicatius de processos i organitzacions i s'han representat gràficament i cartogràfica sèries de dades per copsar-ne millor els moments de canvi i facilitar-ne la interpretació espacial de les mateixes. Com a resultat d'aquesta pràctica, el present treball presenta un total de 91 taules, 37 gràfics i 46 figures,

Aquesta descripció de la metodologia i dels aspectes procedimentals no deixa de ser genèrica, donada l'amplitud de temes i aspectes concrets analitzats al llarg de la present tesi. Tanmateix, a cada epígraf, i en cada moment en el que s'ha emprat una de les metodologies abans esmentades, s'ha fet una breu descripció de la font, posant en consideració el tipus d'informació capaç de transmetre, el seu origen, el grau de credibilitat i les seves limitacions interpretatives.

Malgrat totes les limitacions conegudes, s'ha plantejat com una prioritat l'ús de fonts primàries, a poder ser, poc conegudes, o bé no utilitzades (fins ara) per analitzar la història del sud català. S'ha considerat prioritari, des d'aquest punt de vista, suplir els dèficits documentals locals, amb la visió de persones o institucions alienes al territori abordat per tal de posar en valor la funcionalitat o el paper que gent d'altres llocs atribuïa a la regió aquí tractada en cada moment.

El model procedimental que s'ha seguit per a la realització de gran part de la recerca es pot resumir en les següents fases de treball:

a) Cerca, buidat i tractament documental.

Aquesta actuació sempre ha constituït el primer pas donada la orientació inductiva de la recerca presentada. Disposem d'una àmplia base de dades d'inventaris online de diferents arxius i de diferents fons relacionats amb el tema que s'ha volgut tractar en cada moment (portal PARES, Arxius en Línia, Catàleg de la Biblioteca de Catalunya) així com els de paper accessibles a la sala de consulta dels arxius. Cal prèviament, per tant, realitzar una primera selecció dels documents que cal demanar. Cal dir que la lectura de les primeres troballes documentals ajuda a refinar la cerca, i a la vegada

identificar els elements descriptius claus amb els que identificar patrons similars amb altres estudis publicats sobre la mateixa qüestió. Òbviament, el procés de cerca documental, la lectura d'estudis i treballs de referència, i el plantejament de les preguntes que han de determinar el guió del capítol, s'han realitzat de manera simultània entre si.

A peu d'arxiu, el buidatge documental ha consistit, en la major part de casos, en la captura d'imatges dels documents i la creació de bancs de dades fotogràfics que seguien la classificació pròpia del fons. Això, a banda d'optimitzar el temps disponible als arxius, identificava el document en un codi alfanumèric generat per la mateixa càmera fotogràfica que, a l'hora de buidar la informació, ens ha ajudat a identificar el document amb la corresponent fitxa o nota de treball, i posteriorment, a una precisa referenciació en el text resultant. En segon lloc, les notes i fitxes de buidatge s'han sotmès a una reordenació cronològica i a la identificació dels personatges que, per autoria o per citació, apareixen al document. La dinàmica i el *background* generat pel buidatge de tots els documents acabarà per determinar quines línies del relat són les importants i quins personatges són clau, per destriar-los dels secundaris o irrelevantes. L'operació successiva d'aquesta operació acaba per aclarir dubtes i rols que, primerament, presenten dubtes o confusió.

En tercer lloc s'ha contextualitzat el relat. Per contextualitzar ens referim a ubicar-lo en la història general de l'època, els seu context socioeconòmic o institucional. Sovint, especialment en els temes relacionats amb les infraestructures, s'ha cercat el marc legal, jurisdiccional o simplement en la descripció estructurada d'una organització social o institucional.

Havent identificat el marc cronològic, les persones involucrades, el seu context i les formes d'organització, cal identificar els moments de canvi, o el punt determinant del relat que contribueix a respondre o bé la pregunta concreta del capítol, o part de la pregunta general de la tesi, o bé és un element més per enriquir la discussió. En aquest cas, part o el total del relat d'aquell capítol serà incorporat com un element exemplificador o un model explicatiu del que passava al sud català i que aporta respostes a buits interpretatius deixats per a la historiografia existent sobre els temes tractats.

b) Tractament de les dades quantitatives.

Quan la documentació presenta informació de tipus quantitatiu, valorem la possibilitat de crear un element gràfic (taula o gràfic) que en reculli les dades. S'ha procurat fer sempre i quan el tema treballat requereix oferir exemples que ajudin a valorar quantitativament volums de negoci, de diners, de tones, etc. per dimensionar l'activitat que s'està estudiant. Així mateix, un factor a tenir en compte ha estat el rang cronològic que les dades ofereix i si disposem d'alguna altra sèrie de dades que permeti comparar aquella informació quantitativa amb d'altres. Val a dir que això no sempre ha estat possible.

Amb la informació quantitativa delimitada, s'ha procedit al seu buidatge a un full de càlcul informàtic per tal de procedir a la seva edició: ordenat segons d'ata, subjecte responsable o un simple ordenat segons quantitat. Fet això, s'han calculat paràmetres de concentració o dispersió per tal de cercar un valor que ens proporcioni la referència de *normalitat* i poder visualitzar els moments d'alteració de la moda. També s'han calculat valors índex per ordenar o calcular el percentatge de variació i finalment s'han creuat les dades entre elles per compilar índex 100 amb els que visualitzar el comportament diacrònic de les dades. En cas de disposar més d'una sèrie de dades que intuïm que tenen una relació de reciprocitat, hem calcular la raó entre elles per tal de veure si el seu quocient manté una proporcionalitat, si són inversament proporcionals o no. Aquesta tasca experimental, en cada cas, ha estat descrita al text del treball de manera prèvia o a posteriori del gràfic en forma de discussió o crítica de les limitacions de la font, i sempre abans de la descripció dels resultats obtinguts.

Finalment, amb les dades presentades i elaborades al full de càlcul, s'ha procedit, o bé a editar el quadre que es presentarà, o a escollir quina tipus de gràfic li serà més adient. Al llarg del treball es trobaran gràfics de molts tipus, però quan ha estat possible, s'ha preferit la presentació de gràfics compostos, amb diferents sèries i creuant tipus de representació en el mateix gràfic: així són comunes les combinacions de línies i columnes, columnes i àrees, etc. S'ha preferit una gama de colors sobris preferiblement una paleta de colors procedents del degradat entre el negre i el blanc. Per últim, al text s'ha procedit a la descripció de la correcta lectura del gràfic per convidar al lector a observar-lo i extreure'n les seves pròpies conclusions abans de llegir les de l'autor.

c) Treball de camp.

Al llarg d'algunes fases de la recerca ens ha estat necessari conèixer de primer mà la localització de les activitats o fets descrits, especialment als capítols on es debatia la localització industrial o de les infraestructures. En tals casos, ens hem desplaçat al lloc indicat, em valorat les restes o el procés de transformació d'aquell espai al llarg del temps, i s'ha intentat percebre la localització dels elements clau: punts d'accés a l'aigua, distància entre fàbriques, distribució i forma dels camps circumdants, etc. A més a més d'aquesta lectura visual, s'ha procedit a la comprovació toponímica de l'indret. Per fer-ho, ens hem ajudat de les referències aparegudes a la documentació, de com anomena els llocs la gent de la contrada i el creuament d'aquella informació amb els diccionaris toponímics de les Terres de l'Ebre, antics i moderns i a la toponímia recollida a la cartografia de l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya. Les xerrades establertes amb la gent gran de la contrada ens ha proporcionat informació de tipus antropològic que es sobreposa a la fredor de les fonts documentals de tipus judicial o institucional. Finalment, es pren nota de la geolocalització amb el GPS (un Garmin ETrex 30) per tal d'ubicar-lo, a posteriori, sobre una plànol de la regió o la contrada.

d) Cartografia i croquis. Software emprat.

Al llarg del present treball es trobaran diverses figures, ja siguin plànols elaborats, o croquis explicatius. La cartografia ens ha servit per representar gràficament les dades o sèries de dades, l'element essencial de les quals és la seva ubicació geogràfica. En funció del grau de precisió requerida, ens hem servit per elaborar els mapes de programari d'edició d'imatge i fotografia OpenSource, com el Gimp o els Paint.net o d'altres programes de disseny gràfic per vectoritzar croquis i plànols del s. XIX com el AutoCAD. Així mateix, s'ha utilitzat programari GIS, quan calia geolocalitzar punts contrets de coordenades o emprar bases poligonals amb límits administratius o representacions fluvials i de relleu. En aquest cas, s'ha emprat software de sistemes d'informació geogràfica (GIS) com MiraMón, GvSIG i QGis. Sobre aquests s'han descarregat les bases poligonals de diferents administracions com el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, o el Instituto Geográfico Nacional. S'han descarregat les corbes de relleu, el mapa fluvial i hidràulic, i els límits administratius municipals i comarcals de Catalunya i el nord del País Valencià.

A més a més, s'ha emprat el Garmin Basecamp com a programa de gestió de les dades recollides amb el GPS durant el treball de camp. Amb aquest últim software també ens hem valgut de la cartografia digital executable, concretament de la compilació *Topohispania* (basada amb la cartografia del IGN) i *Catalunya 5.000* (compilada a partir de la cartografia de Catalunya 1/5000 de l'ICGC). Amb aquests mapes, hem aprofitat les plantes urbanes per vectoritzar els límits dels barris de la ciutat de Tortosa al s. XIX.

Tant comuns com els mapes i plànols, a la present recerca també es poden trobar croquis amb els que s'han representat processos, organitzacions, jerarquies o l'estructura de capital d'alguna empresa o negoci. Aquesta mena de representacions gràfiques han estat realitzades amb software d'edició d'imatge, abans esmentat, però també amb una eina web específica, com és el Gliffy.com emprada bàsicament per als croquis del capítol corresponent a la recerca internacional (Norwich).

Pel que fa al tractament bibliogràfic, s'ha emprat el software i el núvol del mateix servei *Mendeley*, que ha facilitat l'exportació de bibliografia des dels catàlegs de les biblioteques, així com la classificació i etiquetatge segons tema i contingut de les obres.

e) Finançament, supervisió i recerca internacional.

La present tesi doctoral ha estat elaborada en el marc del grup de recerca reconegut per la generalitat de Catalunya *Ideologies i Societat a la Catalunya Contemporània* (SGR 2009-1390 / i SGR 2014-770). Fou en aquest marc en el que s'obtingué, en primer lloc, una beca predoctoral del Departament d'Història i Història de l'Art de la URV entre els anys 2010 i 2011, i entre el 2012 i el 2015 l'autor accedí a una beca predoctoral FI-AGAUR finançada per la Generalitat de Catalunya (Agència de Gestió d'Ajuts Universitaris i de Recerca), segons la resolució del 2 de febrer del 2012.

El director de la tesi, el Dr. Ramon Arnabat, membre del mateix grup de recerca, ha realitzat un seguiment progressiu de la recerca, oferint un guiatge, recomanació de bibliografia i fonts documentals, així com la correcció dels diferents capítols. També ha recomanat vies de publicació de resultats parcials a congressos (ja siguin els organitzats

des del propi grup de recerca o bé per altres institucions) i revistes de difusió en l'àmbit regional i català. A la metitat del període de realització, la present tesi fou sotmesa a control dels resultats per la totalitat del grup de recerca durant una exposició formal que tingué lloc el dia el 23/6/2012. De manera paral·lela, anualment i lligat al procés de renovació del contracte amb la Generalitat de Catalunya, s'exigia al doctorand la presentació d'un informe de resultats on s'havia de detallar els resultats obtinguts, la publicació de resultats i el pla de treball per a la següent anualitat.

De la mateixa manera, el capítol de recerca internacional fou conduïda per Dr. Jon Gregory, integrant del *Landscape Group* de la *School of History de la University of East Anglia* (UEA). L'estada a la UEA va implicar la inscripció d'una matrícula de tres mesos al *Postgraduate Programme* (03/01/2015-04/04/2015), sota el projecte titulat *A comparison of the development of Tortosa and Norwich, and their hinterlands, in the eighteenth and nineteenth centuries*. De la mateixa manera que sota la tutoria del Dr. Arnabat, amb el Dr. Gregory es va mantenir una concurrència de *meetings* informals on es comentaven i discutien els resultats i es recomanava bibliografia i fonts arxivístiques. També es va assistir al seminari *The making of the English landscape, 1450-1950*.

PART II

EL FINAL DE L'ANTIC RÈGIM. DIFERENTS ÒPITIQUES DE LA TRANSICIÓ ECONÒMICA CAP AL CAPITALISME.

CAPÍTOL 1: PRESENTACIÓ I FONTS EMPRADES PER A L'ELABORACIÓ DE LA PART II.

En aquesta primera part de la tesi s'analitzaran tres tipus d'experiències relacionades en la inversió comercial i industrial durant la segona meitat del s. XVIII i fins els anys 60 del segle XIX. Aquesta franja temporal ha estat determinada a partir de criteris més o menys arbitraris extrets de l'observació dels canvis i continuïtats dels processos d'evolució industrial i episodis d'arribada de capitals procedents de fora de la regió objecte d'estudi.

Per un costat, malgrat que s'hi trobaran algunes referències prèvies, posem el 1760 com a punt de partida doble: per un costat, hi hem detectat els primers indicis de la crisi del gremi de Nostra Senyora dels Àngels de Tortosa, i per altra, la posada en funcionament de la primera fàbrica de paper de grans dimensions de la regió. Aquests dos episodis emmarquen una situació de crisi de la manufactura tradicional i l'aparició d'una altra indústria, amb escassos precedents previs. Considerem tals condicions com una evidència clara de que havia arribat a la regió els efectes de la protoindustrialització que s'estava produint al Principat i a València al llarg del s. XVIII. Paral·lelament, les oportunitats de mobilització de la renda senyorial i l'adquisició d'arrendaments d'altres jurisdiccions, del reial patrimoni o municipals oferiren un mercat atractiu per a aquells sectors socials susceptibles d'invertir en aquests arrendaments. Enlloc d'això, el que es produí fou l'arribada de inversions de companyies de comerciants de la resta de Catalunya que articularen tot un entramat logístic per extreure les rendes agràries senyorials. En aquest context, els comerciants del territori, enlloc de competir pels arrendaments, es convertiren en clients d'aquests, posant en valor la seva experiència i el seu coneixement del mercat territorial. Aquesta activitat marcarà profundament l'actitud conservadora davant les inversions comercials i industrials de la burgesia del territori, que preferirà apostar per activitats segures i atresorar els guanys en forma de terra i crèdit a la pagesia.

Per altra banda, als anys 60 del s. XIX, no només entrà en crisi el sector paperer, sector que hem pres com a model de la protoindustrialització al territori, sinó que arran de la consolidació de la industrialització catalana, aparegueren a la ciutat de Tortosa noves oportunitats de negoci sorgides de la posada en marxa de la canalització de l'Ebre i

l'arribada del ferrocarril. Aquestes transformacions obriran una nova etapa que serà abordada amb deteniment a la següent part del treball.

La investigació d'aquest context econòmic ens ha portat a cercar informació en múltiples arxius que alberguen documentació de diferents instàncies administratives, organismes judicials i fons de tipus familiar i empresarial. Així, s'ha emprat documentació generada per l'estat central de Madrid, les administracions territorials depenents d'aquest, com ara la Reial Audiència, el Reial Patrimoni de Catalunya, el Tribunal de Comerç o la Junta de Comerç del Principat de Catalunya, o bé les instàncies administratives de tipus local, com ara el fons municipal de Tortosa on es conserva documentació pròpia de l'antiga batllia i de l'administració corregimental. Amb tot, la documentació de tipus privat, especialment els fons d'empresa, no responent a una condició jurisdiccional, sinó a la seva localització, depèn de l'evolució de la titularitat d'aquella empresa i l'aleatorietat dels esdeveniments que han portat a una determinada institució a custodiar finalment aquell fons.

Vegem, a continuació, els principals fons consultats en funció de la funció donada a la documentació i el tema que ens ha permès investigar.

Començant per l'Archivo Histórico Nacional, en endavant AHN, per a aquesta part del treball, s'ha emprat bàsicament documentació de caire judicial, específicament del Consejo de Castilla, el qual, d'ençà els Decrets de Nova Planta i la fi del model polisinodial de la monarquia espanyola, assumí les funcions de govern i justícia de l'antic Consejo de Aragón, encara que els afers d'Aragó continuaren sent tractats de manera diferencial per part del secretari Escolano de Arrieta. Aquest fons ens ha subministrat processos, que no foren tractats (o només tangencialment) per part de la Reial Audiència, ens judicial i de govern que tenia potestat, en primera instància, sobre el territori català, el fons del qual està custodiat a l'Arxiu de la Corona d'Aragó (ACA). Al Consejo de Castilla, hem trobat sol·licituds al govern de gran importància deliberativa, com ara l'intent de reformular el sistema fiscal de Tortosa, o bé plets no solucionats a la Reial Audiència del Principat, com ara els abusos comesos pel corregidor sobre la pagesia tortosina o bé els entrebancs de cara l'elecció lliure del síndic personer. Es tracta doncs de reformulacions dels mecanismes fiscals i òrgans de govern territorial. Igualment, al Archivo General de Simancas (AGS) s'ha documentat

un informe sobre la relació de manufactures, arts i oficis de Catalunya, la qual cosa és excepcional donada la pràctica inexistència d'informes amb la sistematització i globalitat que aquest aporta.

Del fons de la Reial Audiència de Catalunya (Arxiu de la Corona d'Aragó, ACA), s'han emprat plets i els volums de registre sobre els mateixos, cas que l'expedient en qüestió no s'hagués conservat. Així, per exemple, tenim constància dels plets engegats en el si del gremi seder de Tortosa, malgrat que el seu expedient no s'ha localitzat. D'aquest mateix fons cal mencionar un document extraviat que s'ha conservat de manera aïllada a l'Arxiu de la Diputació de Tarragona, i que ha constituït la base sobre la que s'ha fonamentat el capítol del sector paperer. Es tracta d'un conjunt de set plets datats entre 1754 i 1835 (encara que es fa referència a plets anteriors) constituïts, uns, al tribunal ordinari del corregidor de Tortosa i al tribunal de la Reial Audiència per mitjà de l'Intendent del Principat, els altres, sent aquests últims presents quan es tractava qüestions que afectaven als drets del Reial Patrimoni. La dinàmica dels greuges féu que els diversos plets s'acabessin unificant en un de sol per ordre del tribunal de la Batllia General del Principat, a petició del Capítol de canonges de Tortosa. El resultat va ser un expedient de 788 pàgines que fou reclamat per diverses instàncies administratives al llarg del temps i que, acabà per fer cap al fons de governació de l'Arxiu Històric de la Diputació de Tarragona.

De l'ACA, també hem treballat els fons del Reial Patrimoni i el Tribunal de comerç. Començant per aquest últim, ha resultat útil degut a que la seva especificitat sectorial ens ha permès entrar en la casuística que envoltava la quotidianitat de les empreses comercials i com aquestes entraven en conflicte entre sí o amb les diferents jurisdiccions de govern, fossin municipals o del Reial Patrimoni. Així trobem plets per assegurances marítimes, exempcions fiscals o violació de privatives o mercats protegits. I pel que fa al Reial Patrimoni, s'han buidat els volums de la batllia moderna compresos entre 1764 i 1800 on es sistematitzaven els establiments realitzats pel rei, així com els arrendaments dels arbitris propis de la seva jurisdicció personal, incloent el procés d'adjudicació i les tabes corresponents. També hem consultat altres volums de control administratiu del Reial Patrimoni, com poden ser els capbreus del corregiment de Tortosa, o bé els processos judicials on aquesta jurisdicció hi tenia competència senyorial, descrits al catàleg com els processos del Reial Patrimoni.

Quant a institucions amb jurisdicció a nivell del Principat, resta mencionar la Reial Junta Particular de Comerç del Principat de Catalunya. Aquesta institució hereva del vell Consolat del Mar, prengué, al llarg de la segona meitat del s. XVIII i fins als anys 40 del s. XIX, les funcions de foment de l'activitat industrial i comercial de Catalunya, la qual es va dividir en 4 unitats repartides per les Junes Provincials de les recents creades 4 províncies de Catalunya.

El fons de la Junta de Comerç està repartit entre dos arxius: per una part, els expedients i llibres d'aquesta institució es troben a la Biblioteca de Catalunya (BC), mentre que la correspondència es troba enquadernada i dipositada en un fons específic de l'Arxiu Històric de la ciutat de Barcelona (AHCB). Pel que fa a la part del fons de la BC, s'han emprat informes i registres de diversa temàtica que aquesta mateixa institució encarregava per disposar d'informació sobre l'estat d'un determinat sector, col·lectiu o indústria considerada d'interès estratègic en un determinat moment. Per exemple, tenim aproximacions quantitatives del nombre de filadors de seda en base als llibres de matrícula i les persones examinades com a tals; disposem d'un nombre de telers en funció del que generava el dret de bolla, una relació de nombre, producció i potencialitat de bona part de les fàbriques papereres de Catalunya o informes detallats dels negocis d'aquells comerciants, alguns d'ells tortosins, que havien de declarar els seus negocis i el volum de capital que movien per ser autoritzats a entrar a la matrícula del cos de comerciants de Barcelona. Així mateix, han resultat d'interès els expedients deliberatius arran d'apel·lacions de particulars, com ara l'expedient sobre la banca de March i Tilebein, una de les primeres referències de banca moderna a Catalunya, durant la segona meitat del s. XVIII. En segon terme, la part del fons que es troba a l'AHCB, ens ha permès realitzar el capítol de la crisi del gremi seder de Tortosa, en base a la correspondència que s'intercanviava el gremi de Nostra Senyora dels Àngels (tant mestres particulars, com personalitats dins del gremi, especialment els veedors i clavaris) amb la Junta de Comerç.

Passem ara a la documentació de caràcter local i corregimental. Aquesta es troba a l'Arxiu Històric Comarcal de les Terres de l'Ebre (AHCTE), els fons de la qual han esdevingut la base documental de la present tesis doctoral. D'aquest arxiu s'han emprat diferents fons. En primer lloc es troba el fons municipal de Tortosa. Dins d'aquest s'alberga, primer, la documentació pròpia de la batllia, i després, la de l'ajuntament de

la ciutat de Tortosa, així com les restes de la instància administrativa corregimental, desapareguda pràcticament per complet. Aquest fons, part inventariat i part no, està dividit entre papers i pergamins, encara que per cronologia, els fons que ens correspon, principalment és el de papers. Aquest fons ha esdevingut un autèntic calaix de sastre on s'hi troben des d'establiments i tabes dels propis i arbitris municipals, així com d'infraestructures com les sèquies, llibres de comptes de l'explotació d'aquests arrendaments, llibres de clavari amb els costos i despeses de l'ajuntament, còpies d'acords i concòrdies, informes sobre aspectes econòmics varis, i fins i tot, llibres de comptes privats d'algunes persones, com el de Plàcido de Riu. Aquest fons es troba molt mermat pel que fa al s. XVIII i XIX, ja que fou víctima de destrucció de documents durant diferents episodis bèl·lics o revolucionaris, la qual cosa ha fet que molta documentació, o bé s'ha perdut completament, o bé s'ha perdut part de la sèrie que ens hagués permès extreure conclusions de llarg abast cronològic. Ens hem hagut de conformar en treballar en base a mostres de comptes de diferents cronologies, però sense disposar de sèries contínues, que haguessin estat de gran ajut a l'hora d'analitzar, per exemple, l'evolució del valor dels arrendaments. Únicament s'ha conservat la sèrie dels acords municipals, tant del s. XVIII com del XIX.

Altres fons municipals buidats han estat l'Arxiu Municipal d'Alfara (AMA) on s'ha treballat l'amillament de 1854 i el Padró General d'Habitants del 1877; i l'Arxiu Municipal de Xerta (AMX), el qual, a diferència del de Tortosa, ha conservat molta documentació de les finances municipals del s. XVIII, com ara informes de despeses ordinàries, tabes, establiments de la botiga municipal i informes sobre la duana d'aquest municipi, que ens ha aportat l'única referència sobre exportació de seda no processada produïda a la comarca de Tortosa.

Tornant a l'AHCTE, també s'han utilitzat el fons notarial, emprant l'àmplia gama de notaris de la ciutat, tant pel que fa als procuradors de l'ajuntament, els del capítol de canonges, els de les ordres militars (l'Ordre de l'Hospital), o els notaris del diferents gremis, per una banda, i la resta, a través dels quals ens hem aproximat a les activitats privades i les relacions familiars d'industrials, mestres seders, mestres paperers, comerciants, empreses o inversors.

En molts casos, la plataforma d'orientació vers el fons notarial ha estat els fons registrals, ubicats, tant a l'AHCTE, com al Arxiu Històric de Tarragona (AHT). En ambdós casos, els fons de la Comptaduria d'Hipoteques ens ha resultat d'importància

capdal, no només per la seva sistematització, sinó també perquè, a diferència del fons notarial, apareix indexat tant el tema com el subjecte.

Finalment, cal mencionar els fons comercials i familiars. A falta de documentació privada de bona part de la burgesia comercial que hem documentat que exercia la seva activitat a l'Ebre durant la segona meitat del s. XVIII i principis del XIX, ens hem vist obligats a recórrer als fons privats de les empreses no originàries del territori, però que que hi tenien interessos. A partir d'aquesta documentació ens hem adonat de quin era el comportament i el model de negoci d'aquella burgesia, la documentació de la qual ens manca. Les empreses que hem documentat es troben repartides entre diferents arxius de Catalunya. Així doncs, de l'AHT hem treballat el de la Companyia d'Aragó, especialment el llibre de comptes dels negocis d'exportació de blat per l'Ebre, o el fons personal de la Família Moragas de Valls, el qual també, a principis del s. XIX, tenien interessos en l'exportació de vins i olis a la regió de Tortosa i el nord de Castelló, així com el control dels arrendaments de la novena decimal del bisbat de Tortosa. Del fons comercial de l'AHCB, també hem citat algunes empreses, entre les que destaca la companyia d'arrendament de fruits d'Altafulla, qui arrendà les rendes de l'Ordre de l'Hospital de bona part de les comades d'aquesta ordre al llarg de l'Ebre i el Baix Aragó o l'empresa de compravenda de productes agraris de Barcelona de Josep Morris i Cia. Cal denotar també, el fons de sanitat d'aquest mateix arxiu, concretament de la *Junta de Abastos*, on apareixen bona part dels patrons tortosins que participaven del subministrament de blat de la ciutat de Barcelona. Per últim, de l'Arxiu Històric Comarcal del Baix Camp (AHCBC), a Reus, s'ha utilitzat el fons comercial i d'empresa de la família Sunyer, especialment la seva correspondència amb els seus clients de Tortosa i els models de pagament. En matèria de transferències de diners, també ens ha resultat útil el llibre major de la Companyia comercial de Salvador de March i Christiano Andrés de Tilebein, custodiat en el fons documental de l'Institut Municipal de Museus de Reus (IMMR).

Per últim, quant a fonts editades, cal mencionar els diaris de viatges d'Antonio Ponz o Henry Swimburne. Així mateix, cal mencionar dues obres de referència per a aquesta primera part de la tesi. En primer lloc *El arte de hacer papel segun se practica en Francia, Holanda en la China y el Japón* de Jerome de La Lande (1778), i que ens ha servit com a guia per interpretar les instal·lacions i la maquinària existent a l'interior de

les fàbriques papereres estudiades. I en segon lloc, l'edició a cura de Jesús Masip de *Els Costums de Tortosa*, el compendi jurídic i legal propi de la regió de Tortosa que ens ha permès contextualitzar el marc jurisdiccional i amb vigència fins ben entrat el s. XIX.

Aquesta part de la investigació ha estat realitzada a partir de multitud de referències creuades, de documentació de diversa tipologia i de diferents orígens jurisdiccionals, que si bé és cert que no ha pogut suplir els beneficis que suposa un fons complert i sistematitzat sobre un determinat tema, sí que aporta el benefici de la pluralitat de visions, de cronologies i subjectes que ajuda a minimitzar el risc i evitar caure en l'extracció de conclusions a partir de referències úniques que podrien oferir una casuística esbiaixada respecte la tendència general.

CAPÍTOL 2: L'IMPACTE DE LA PROTOINDUSTRIALITZACIÓ EN LA CRISI DEL GREMI SEDER DE TORTOSA (1760-1780).

2.1. Objectius i actors del procés.

En aquest primer capítol es pretén abordar un aspecte poc tractat del procés de protoindustrialització del sector tèxtil que es produeix a Catalunya durant les quatre últimes dècades del s. XVIII. La crisi dels nuclis manufacturers menys competitius.⁷⁷

La protoindustrialització provocà la crisi del sistema de producció gremial, i donà pas a un marc comercial progressivament més obert i dirigit cap a la consecució d'una llibertat de fabricació i exportació.

Centrarem l'anàlisi, però, en les diferències quant a capacitat productiva i grau de flexibilitat que manifestaren alguns dels centres seders de Catalunya. Creiem que la capacitat adaptativa a les transformacions comercials i normatives, i la potencialitat de fabricació de manufactures de seda dirigides a l'exportació consolidaren la trajectòria industrial d'uns centres manufacturers. Mentre d'altres, com Tortosa, superats pels anteriors, abandonaren progressivament les seves fabricacions per convertir-se en venedors de productes manufacturats per tercers.

Aquesta realitat la plantejarem sobre el gremi seder de Tortosa, i les similituds i diferències que aquest tenia amb altres nuclis seders de referència com Manresa o Reus. Per referir-nos-en, podem acceptar un marc gremial comú definit per la invocació a la Nostra Senyora dels Àngels –o Mare de Déu dels Àngels–, força habitual arreu dels Països Catalans.⁷⁸

S'utilitzaran les conclusions d'aquesta aproximació per intentar determinar si la dinàmica gremial tardana a Tortosa va jugar un paper determinant, o no, en la

⁷⁷ Seguint la interpretació que donen KRIEDTE, Peter; MEDICK, Hans; SCHLUMBOHM, Jürgen: *Industrialización antes de la industrialización* (1986). Barcelona. Crítica. p. 18-19 (recollint les idees de Mendels i els germans Tilly), entenem el terme *protoindustrialització* com la industrialització prèvia a la industrialització, és a dir, les transformacions que es produïren en el teixit productiu i social de l'Europa occidental del s. XVII, arran de l'expansió massiva de la indústria manufacturera rural i dirigida majoritàriament a l'exportació. Aquest concepte marcà bona part del debat de la història econòmica moderna a finals dels anys 70 i principis del 80 del s. XX, i, tot i ser àmpliament acceptat, no careix de detractors i posicionaments que en qüestionen els seus elements definidors i la seva cronologia. Sobre la postura crítica, cal veure: COLEMAN, D: "Proto-Industrialisation: A Concept Too many" a *The Economic History Review*, 36; 3. 1983. p. 435-447.

⁷⁸ Una síntesi i les principals conclusions d'aquest capítol, ja ha estat publicades en forma d'article: AGRAMUNT, Agustí: "L'impacte de la protoindustrialització en la crisi del gremi seder de Tortosa (1760-1780)" a *Recerques*, 66. 2014. p. 7-31.

incapacitat posterior per irrompre la indústria tèxtil al territori, com sí que succeí a Manresa, un dels nuclis tèxtils catalans de referència, un cop produïda la reconversió del teixit productiu de la indústria sedera a la cotonera.⁷⁹ Així mateix, la incapacitat de Tortosa per industrialitzar-se fou un element clau que contribuï a la perifertització econòmica del seu territori i d'ella mateixa com a centre del mateix.⁸⁰

Abans d'entrar a analitzar la crisi del conflicte, caldrà definir als actors que hi participarien i el joc d'interessos que envolta a cadascun dels sectors implicats. Les transformacions agràries i comercials que s'iniciaren al Principat tot just després de la Guerra de Successió provocaren l'aparició de nous agents econòmics interessats en el sector tèxtil. Definim-ne, tot seguit les seves característiques i el seu programa d'interessos.

Els gremis: eren corporacions d'oficis, marcades per una rígida estructura normativa, la funció del qual era garantir una estabilitat en l'equilibri entre oferta i demanda en un context d'antic règim en el què la disponibilitat de matèria prima i de mitjans de producció distava molt d'estar assegurada.⁸¹ Un gremi regulava els volums i les característiques de l'oferta d'una determinada manufactura, amb el qual es podia imposar un preu al públic i, des de dins, possibilitar que tots els agremiats disposessin d'una cota de mercat assegurada. Així mateix, per evitar els efectes de la competència

⁷⁹ Aquesta hipòtesi es circumscriu amb la cada cop més acceptada línia historiogràfica que teneix a reforçar el paper de la manufactura preindustrial en el paper de la industrialització ulterior. Sobre aquesta revisió historiogràfica aplicada al cas espanyol, cal veure la síntesi BENAUL, Josep Maria; SÁNCHEZ, Alex: "El legado industrial del Antiguo Régimen" a LLOPIS, Enrique (ed.): *El legado económico del Antiguo Régimen en España* (2004). Barcelona. Crítica. p. 187-228.

⁸⁰ Per al període post Nova Planta, els gremis, especialment els gremis lligats als oficis pagesos, adquiriren cada cop més un doble rol: polític i econòmic (gremi i confraria). Mentre el rol econòmic s'anà debilitant a mesura que els avenços del capitalisme mutaren –o feren mutar– els modes de producció, la funció política esdevingué cada cop més important, en tant en quant, al voltant d'aquestes agrupacions, s'estructuraren les lluites socials i de classe contra els estaments privilegiats que, d'ençà la fi de la Guerra de Successió, ocupaven les regiduries perpètues dels ajuntaments borbònics. Així, de la mà dels gremis, s'organitzaren les resistències contra els abusos fiscals, les resistències contra la imposició de quintes o bé les revoltes que acabaren per aconseguir la victòria pírrica de la figura del síndic personer a les ciutats, a partir de la dècada dels anys 60 del s. XVIII. TELLO, Enric: *Visca el rei i les calces d'estopa! Reialistes i botiflers a la Cervera set-centista* (1990). Barcelona. Crítica. p. 192-193. De fet, en el cas de Tortosa, la figura del síndic personer també fou objecte de lluita per quin sector social l'havia d'ocupar: o bé càrrecs de confiança del corregidor, o bé els elegits pels gremis, sobre el qual, el corregidor opinava que l'electe pels gremis era l'advocat i *protector de cuatro díscolos que con la idea de usurpar terrenos incultos de dueños particulares, tienen en continúa agitación a toda la ciudad*. AHN, Consejos 6882, 19.

⁸¹ Segons Enric Tello, els gremis, en el terreny econòmic, els gremis del s. XVIII mantenien la finalitat primigènia de defensar la petita producció familiar. On encara no s'havia desenvolupat amb força el capital mercantil, les reglamentacions corporatives cercaren adaptar l'oferta a una demanda que no podia experimentar un creixement ràpid i sostingut, garantint d'aquesta manera la viabilitat econòmica de cada obrador independent. TELLO, Enric: *Visca el rei i les calces d'estopa! Reialistes i botiflers a la Cervera set-centista* (1990). Barcelona. Crítica. p. 194.

entre ells determinaven unes característiques i uns models de manufactures que tots havien de seguir sota pena de multa o d'expulsió del gremi, i per tant, la retirada dels drets de produir en el territori de la jurisdicció del gremi. Per evitar ser reiteratius, no explicarem aquí quina era l'estructura orgànica d'un gremi, ja que ho farem detingudament quan explicarem el cas de Tortosa, amb el benentès de que era sinó idèntic, sí molt similar a tots els gremis del Principat. El que sí que deixarem clar és que la corporació gremial fou totalment assimilada per la infraestructura política de l'antic règim, doncs responia als models d'enquadrament estamental que regulava la vida urbana, i com a tal, tenia el seu lloc en el govern municipal, en la defensa, en les finances (especialment com a compradors de deute públic), etc.

Els fabricants: esdevenen el revulsiu del panorama industrial català de finals del s. XVIII. Sorgits molts d'ells del propi àmbit gremial i del comercial, són els primers en disposar de prous mitjans de producció (capital fix i circulat) com per veure que el model garantista dels gremis els resulta perjudicial front una perspectiva de forts guanys econòmics. El seu èxit radicava de la possibilitat d'establir molts telers, d'importar matèria prima a l'engròs, utilitzar el treball rural domèstic per abaratir costos, i exportar la producció a gran escala com fins aleshores ningú havia fet.

Aquests òbviament entraran en conflicte amb els gremis urbans, la força dels quals era encara el suficientment important com per sortir-ne perdedors de la pugna. Entre els anys 30 i els 70 del s. XVIII estaran en constant conflicte, negociació i acords amb l'estructura gremial i amb l'autoritat econòmica del Principat, la Real Junta de Comerç i Moneda del Principat de Catalunya. Aquesta, progressivament, es situarà més pròxima als plantejaments liberalitzadors d'aquesta nova casta de productors i afavorirà la constant relaxació de la legislació, degut a la evidència de què els drets portuaris i els ingressos al fisc que oferien les activitats dels nous productors eren quelcom indispensable per a les finances de l'estat.

Els comerciants. Als gremis preexistents, s'hi afegiren els comerciants de matèries primeres i *artefactes* manufacturats, així com *els fabricants*, segons definició de Jaume Torras, que començaran a actuar al marge del marc gremial que, a priori, monopolitzava el sector manufacturer.⁸² Aquest últim grup sorgí del propi àmbit gremial, local o forà, i

⁸² Malgrat que l'obra TORRAS ELIAS, Jaume: *Fabricants sense fàbrica. Els Torelló d'Igualada (1691-1794)*. (2007). Vic. Eumo., 146 ressegueix la microhistòria d'una família de paraires d'Igualada, podem

es caracteritzaren per disposar de mitjans de producció (capital fix i circulat) suficients com per veure que el model garantista, però restrictiu, dels gremis els resultava perjudicial front una perspectiva de forts beneficis econòmics, derivats de la compra a l'engròs de matèria primera, producció a gran escala i la llibertat de fabricació - quant a les característiques físiques del teixit resultant- i d'exportació. Aquestes condicions, òbviament, entraren en conflicte amb els gremis urbans, la força dels quals era encara suficientment important com perquè els nous agents interessats en la producció i venda de manufactures sortissin perdedors de la pugna. Tanmateix, la comercialització, més enllà de la regió immediata al seu lloc de producció, generà molts problemes entre els gremis menys desenvolupats, ja que la sobreproducció dels nous manufacturers havia d'anar acompanyada per la conquesta d'altres mercats, que fins aleshores havien estat gairebé monopolitzats per la producció del gremi d'aquell territori.

2.2. Estructura del gremi de Nostra Senyora dels Àngels de Tortosa.

Centrar-nos en el moment de crisi del sector seder ens obliga a obviar segles de funcionament d'una institució amb una llarga història, i que, per motius cronològics, aquí no es tractaran.⁸³ Caldrà definir, per tant, un punt de partida.

manllevar per al nostre ús particular el seu concepte de fàbrica situat cronològicament al bell mig del s. XVIII. Per aquest autor, *el mot fàbrica designava un conjunt d'activitats relacionades però generalment disperses, no en un edifici o recinte*. Sota aquesta interpretació, nosaltres considerem els nous fabricants com unes persones que hibriden una activitat de menestral cada cop més residual, amb activitats de tipus comercial i de control dels mitjans de producció que acabaren per sotmetre la tradicional artesanía sedera de Tortosa.

⁸³ L'origen i recomposició dels gremis constitueix, en sí mateix, un tema d'estudi a banda, tanmateix, per complementar la informació sobre els filadors i teixidors de seda, podem apuntar les següents referències: Tenim motius per pensar que el gremi de Nostra Senyora dels Àngels és una recomposició de varis gremis relacionats amb diferents processos productius de la seda. Ramon Vergés Paulí ressenya algunes notícies respecte a les corporacions d'oficis de la ciutat, i, del 1616 en destaca que més de 60 mestres filadors volien constituir -se com a gremi sota la invocació de Sant Ramon, però el Consell de la ciutat va determinar que s'unissin al gremi de teixidors de seda i velluters de Sant Jeroni, amb més de 40 mestres examinats. Acceptem, per tant, que el gremi de Nostra Senyora dels Àngels fou un gremi de nova creació, però format a partir de la integració de diversos oficis preexistents. VERGÉS PAULÍ, Ramon: *Les espurnes de la llar*. Vol IV. (1912). Tortosa. Impremta Querol. p. 155-157 i 162 i 163. Seguint amb la bibliografia antiga, O'Callaghan esmenta que la confradia del *Santíssimo Cuerpo del Señor*, és a dir el de Corpus Christi de les fonts primàries, dels sastres obraven draps de vellut amb fil d'or per a l'altar de la nova capella de la Cinta de la catedral de la ciutat. O'CALLAGHAN, Ramon: *Annales de Tortosa (II)*. (1895), edició facsímil, 1995, Centre de Lectura de les Terres de l'Ebre. p. 146-148

Per altra banda, nosaltres podem indicar en base a les ordenances antigues –això és prèvies al s. XVIII– dels diferents gremis que les matrius d'on podia derivar el gremi de Nostra Senyora dels Àngels era especialment el gremi de la Santíssima Trinitat, amb ordenances reconegudes des del 1585, que agrupava diferents mestres seders, el gremi de Sant Ramon, amb ordenances pròpies, com a mínim, des del 1628, i alguns membres de la confraria de Santa Magdalena, la qual, a partir de les ordenances del 1617 incloïa venedors i revenedors, d'entre altres productes, de teles, veles i passamaneries. A part d'això, creiem que

Les fonts ens situen a finals de la dècada dels anys 60 del s. XVIII, com a punt d'inici d'importantes transformacions en el gremi de Nostra Senyora dels Àngels de Tortosa, els quals participen, a la vegada dels canvis que tingueren lloc en aquesta indústria, tant al Principat com al Regne de València la segona meitat del s. XVIII.

Així mateix, aquí és important començar ressaltant-ne les peculiaritats. A diferència dels altres gremis homònims de Catalunya, el de Tortosa aglutinava a tots els mestres dedicats tant al filat i teixit de seda, en totes les seves variants (filadors, torcedors, velers, cinters, velluters, tafetaners, galoners o perxers i brodadors) i, segons les ordenances del 1776, també fan referència als teixits de fil, lli i cànem.

Tal condició ens porta a establir, d'entrada, que el número de mestres de cada especialitat era reduït. Això situa al gremi de Nostra Senyora dels Àngels de Tortosa al punt que Pedro Molas perfila com estadi de decadència, on després d'una excessiva subdivisió i d'especialització gremial –com ho denota la gran varietat d'oficis que l'integra- sobrevé un replegament i un retorn a la concentració davant la falta de mestres i recursos per mantenir gremis independents.⁸⁴

En el següent croquis s'explica l'organització interna del gremi, així com els diferents col·lectius que hi tenen relació. La finalitat del següent croquis és visualitzar el lloc que ocupen i el grau de poder o subordinació que tenen uns col·lectius respecte els altres, i

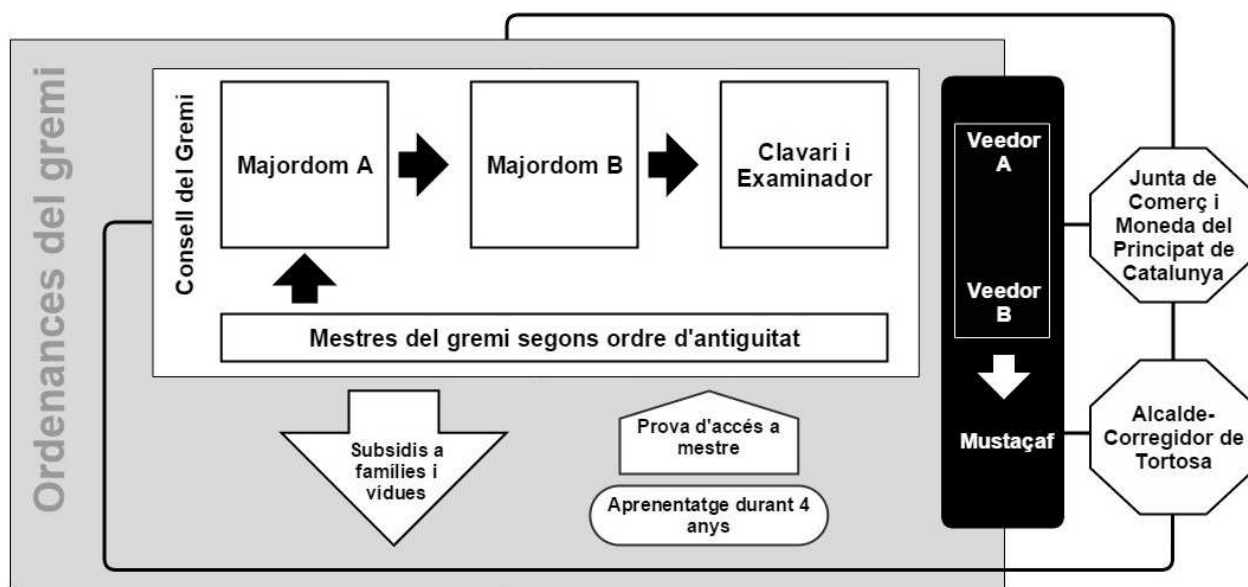
podien procedir també alguns membres d'un grup sense advocació identificada, però que al municipi tenien, si no ordenances, sí reglaments d'actuació i que es definien com a *compradors de seda*, autònoms dels marxants agremiats a la confraria de Santa Magdalena. Aquesta composició diversa pot amagar la disparitat d'interessos que esclatarà en plena crisi del sector. AHCTE, fons Establiments, lligalls 2-19. Finalment, una quarta font, aquesta coetània a la dels fets que tot seguit s'analitzaran, indica l'existència, amb ordenances reconegudes pel Consell de Castella l'any 1777, del gremi sota la invocació de Santa Bàrbara, que acollia tintorers de seda i llana, pelaires, cardadors de llana, sombrerers, barreters i matalassers. D'aquí podem concloure que els tintorers no participaren en el procés de reconstrucció del gremi de Nostra Senyora dels Àngels de Tortosa. ACA, Raial Audiència, lligall 78. s/n.

⁸⁴ MOLAS RIBALTA, Pedro: *Los gremios barceloneses del s. XVIII. La estructura corporativa ante el comienzo de la Revolución Industrial* (1970). Madrid. Confederación Española de Cajas de Ahorros. p. 62-63.

Pel que fa al cas concret de Tortosa, el procés de concentració que es produí en el marc seder, també el podem identificar en el marc gremial general de la ciutat. Podem fer una comparativa força reveladora en base a dues fonts diferents: si atenem a la localització de les ordenances que l'arxiu de la ciutat ha conservat en el fons dels Establiments municipals (que inclou tabes d'arrendaments, bans municipals i ordenances gremials) hem pogut comptabilitzar un total de 26 gremis que publicaren ordenances, reedicions i modificacions de les mateixes entre 1497 i 1683. En canvi, si fem una font de principis del s. XVIII, com és el plet a la Reial Audiència que empengueren els gremis de Tortosa contra la reforma fiscal que pretenia carregar sobre els impostos del gremi els sous de corregidor i alcaldes majors del corregiment, hem pogut comptabilitzar un total de 15 gremis que subscriuen la demanda, dels quals 5, en allò que es refereix al títol i invocació, són nous, i entre ells, el de Nostra Senyora dels Àngels. AHCTE, fons establiments. Lligalls 2 a 19 i ACA, Reial Audiència, Plets Civils, 21296.

que, sens dubte, en determinarà el seu posicionament i perspectiva en els successions esdeveniments que afectaran al sector seder tortosí.

FIGURA 1.1: Croquis model de l'estructura orgànica del gremi de Nostra Senyora dels Àngels de Tortosa i institucions de les què en depèn durant l'últim quart del s. XVIII.



FONT: AHCB, Junta de Comerç, vol 29. UD 304; p. 19-30. Elaboració pròpia.

El present croquis ha estat elaborat a partir dels ítems de les ordenances sorgides del consell de Majordoms dels gremi de velers, velluters i teixidors de seda de Tortosa en sessió del 11 de març del 1776 i aprovades per la Real Junta General el 30/4/1778.⁸⁵

Sense entrar excessivament en qüestions tècniques del teixit i filat, el que volem posar en evidència són els nuclis de poder i de decisió que influeixen en el procés productiu del gremi.

El nucli i cor del gremi el constitueix el consell. El consell estava format per la reunió anual de tots els agremiats, és a dir, tots els mestres dels oficis que el gremi inclou. En aquesta reunió es debaten totes aquelles qüestions que afecten als integrants, es votava

⁸⁵ S'ha conservat una còpia de les ordenances aprovades pel Consell de Castella a l'AHCTE, fons municipal, papers, top 3672. Tanmateix, tenim indicis per pensar que el procés de la modificació de les ordenances començà bastant abans, ja que a alçades del 1768, els majordoms ja havien presentat un esborrany, sobre el qual, el consell de Castella demanava a la Reial Audiència per a que s'informés dels possibles prejudicis al l'interès general i a l'interès privat dels membres del gremi de cadascun dels punts d'aquelles noves ordenances. ACA, Reial Audiència de Catalunya, Registres, 915. p. 947. 3/11/1768.

a la cúpula dirigent, s'aprovaven les finances i en casos excepcionals es creava o es modificaven les ordenances del gremi, el marc legislatiu que regeix la vida de la institució i dels seus agremiats.⁸⁶

La cúpula dirigent del gremi la formaven dos majordoms i un clavari. Els dos primers solien ser els membres de més edat entre els mestres del gremi i tenien prioritat en veu, vot i jerarquia de protocol en els actes públics. Segons les ordenances, 15 dies abans de la festivitat de Nostra Senyora dels Àngels, el consell escollia un nou Majordom, sent el qui abandonava el càrrec el qui passava a ésser el Clavari. Aquest últim era el responsable de les finances del gremi, s'encarregava de recaptar les quotes entre els agremiats i els diners procedents dels drets d'examen dels aprenents, els quals, passats 4 anys de treballar sota les ordres d'un mestre del gremi, podia demanar ser examinat pel consell del gremi, sent igualment el clavari qui avaluava la seva obra mestra. El Clavari, juntament amb el consell determinaven els subsidis als quals les famílies d'algun mestre mort tenia dret, o determinaven la despesa que el gremi podia realitzar per sufragar-ne el funeral.

Lògicament, quan un mestre volia prendre un aprenent per al seu taller, havia de demanar autorització al consell, qui, d'aquesta manera, regulava el número de mestres de què disposaria la ciutat. Igualment, les ordenances preveïen el criteri de territorialitat a l'hora d'acceptar peticions d'aprenents i peticions d'examen d'aspirants a mestre, és a dir, l'ordre de preferència i acceptació per a ingressar al gremi era el següent: fill de mestre; ciutadà de Tortosa; ciutadà del Catalunya/Regne de València/Aragó.

⁸⁶ Segons les Ordenances, aquesta reunió anual es produïa 15 dies abans de la festa de Nostra Senyora dels Àngels (2 d'agost). Malgrat no indicar-ho com a tal, és molt probable que la ubicació de la capella de la confradia fos la que fins a finals del s. XVII albergava el magnífic retaule gòtic de Nostra Senyora dels Àngels conseqüentment actualment al MNAC. Malgrat que ja no encabia el retaule, la invocació de la capella no es perdé fins més tard en front de la nova invocació de Sant Cosme i Sant Damià. Es tracta de la capella de la girola adjacent a la capella central, per la banda de l'epístola. Per altra banda, a les ordenances insinua un lloc de reunió, per al que únicament esmenta *en la Iglesia destinada por dicha confradia*". És possible, igualment, que la verge a la que destinen les candeles de cera amb les que tots els mestres han de contribuir, era la figura que actualment es troba a l'ermita de la Petja, la de Nostra Senyora dels Àngels de la Petja (Camprodó), imatge que fou traslladada allà l'any 1870 procedent del capítol de canonges. AHCB, fons Junta de Comerç, UD 304. p. 26. i FAVÀ MONLAU, Cèsar: "El retaule de la Mare de Déu dels Àngels" a VIDAL, Jacobo; CARBONELL, Jordi (coords.): *Història de les Terres de l'Ebre. V. Art i cultura*. (2010). Tortosa. Aeditors.

Cal afegir, a més, que l'ermita de la Petja, procedeix d'una fundació d'un benefici creat per Arnaldo di Montebruno, i de la qual, a alçades de 1747, el perceptor era Ramon Torres de Bages, beneficiat de la parroquial de Manresa, però cobrat pel seu germà Josep Torres de Bages, veí de Tortosa. AHCTE, fons notarial, Joan Fàbregas, caixa 1064.

Tornant a les Ordenances, aquestes eren elaborades i aprovades en Junta General del Consell, encara que havien d'obtenir el vist i plau del municipi i especialment de la Junta de Comerç i Moneda de Barcelona per ser ratificades. La Junta de Comerç actuava com a organisme apoderat del l'autoritat reial en matèria comercial i industrial, de manera que, tret d'algunes poques excepcions, l'informe favorable o contrari de la Junta, determinava si unes ordenances obtenien o no la Reial Ordre d'aprovació per part del govern de Sa Majestat. La Junta de Comerç, a més centralitzava totes les peticions i conflictes existents als gremis i entre gremis de tot el principat, de manera que la seva documentació, a més de ser pràcticament la única que s'ha conservat sobre el gremi que ens ateny, té una gran riquesa en casuística i en detalls que ens donen a conèixer les voluntats de les faccions que més amunt s'ha definit.

Finalment cal abordar la figura dels veedors. Els veedors eren agents del gremi que es dedicaven a inspeccionar pels tallers i els punts de venda que tots els productes fabricats per membres del gremi -o que els correspondria a ells la seva fabricació- compleixen les normatives establertes per les ordenances vigents. Els veedors eren proposats pel consell del gremi i la Junta de Comerç n'escollia dos. En alguns casos concrets, tenim constància d'episodis on l'autoritat municipal pot imposar un veedor en cas de que aquests mostrin parcialitat en episodis de conflicte. La funció dels veedors era, per tant vigilar. La seva jurisdicció era el corregiment, i podia obligar a actuar a les autoritats de cada vila en cas de necessitar suport. En cas de localitzar pràctiques o productes que contradeien els postulats de les ordenances, els veedors podien requisar les manufactures i mercaderies i obrir un procés judicial, a part de la multa de 10 lliures que les ordenances preveien i que es quedava el gremi.

A mesura que la Junta de Comerç legislarà a favor de la desregulació productiva seguint les peticions i demandes dels fabricants i comerciants, el paper dels veedors es veurà progressivament restringit, primer en la territorialitat de la seva jurisdicció, i després laminant la seva capacitat punitiva fins fer-los desaparèixer juntament amb els gremis tradicionals.

2.3. Els indicis de la crisi.

La informació creuada entre el gremi i la Junta de Comerç ens ha servit com a font per sintetitzar una sèrie de paràmetres indicadors de què la producció manufacturera

relacionada amb la seda estava entrant en una dinàmica regressiva i de difícil reorientació a Tortosa. A continuació s'exposaran els principals esdeveniments que donen fe d'aquest procés i les conseqüències que se'n derivaren de la crisi.

2.3.1. La modificació de les ordenances. 1778.

La varietat d'oficis que el gremi de Nostra Senyora dels Àngels de Tortosa incorporava fa pensar que el número de mestres es va reduir considerablement al llarg del s. XVIII i que la divisió del treball, més marcada en altres temps, es va haver de relaxar per falta de mestres seders i fins i tot de mestres examinadors. Tanmateix, el gremi mantenia el nom i legislava sobre els diferents oficis que aglutinava.⁸⁷

Per altra banda, la modificació de les ordenances, creiem, responia a un doble objectiu, tant endògen com exògen d'aquest gremi. Per que fa a les causes internes, calia posar ordre i legislar sobre els problemes que començà a manifestar aquest gremi en quant a la regulació de la competència, tant entre oficis, com per intromissions externes al seu mercat comarcal. I pel que fa a les causes externes, en base a processos similars que hem pogut detectar per altres corporacions gremials, cal esmentar que des d'instàncies corregimentals de Tortosa, s'instà a la renovació de les ordenances de moltes de les corporacions d'oficis, on entre altres coses, es remarcava els factors de definició corporatius, com ara els càrrecs, les responsabilitats i el dia i lloc de reunió. Suposem que aquesta fou una maniobra per forçar la seva institucionalització i poder imposar la prerogativa d'autoritzacions per a la reunió i la presència dels agutzils en aquelles reunions, tal i com requeria l'estat policial propi de la nova organització municipal borbònica.⁸⁸

⁸⁷ A diferència dels altres gremis homònims de Catalunya, el de Tortosa aglutinava tots els mestres dedicats al filat i teixit de seda, en totes les seves variants (filadors, torcedors, velers, cinters, velluters, tafetaners, galoners o perxers i brodadors). Les ordenances del 1776, també fan referència als teixits de fil, lli i canem. Tal condició ens porta a establir, d'entrada, que el número de mestres de cada especialitat era reduït. Això situa el gremi de Nostra Senyora dels Àngels de Tortosa al punt que MOLAS RIBALTA, Pedro: *Los gremios barceloneses del s. XVIII. La estructura corporativa ante el comienzo de la Revolución Industrial* (1970). Madrid. Confederación Española de Cajas de Ahorros. p. 62-63, perfila com estadi de decadència, on després d'una excessiva subdivisió i especialització gremial sobrevé un replegament i un retorn a la concentració davant la falta de mestres i recursos per mantenir gremis independents.

⁸⁸ L'any 1777, la Reial Audiència examinà les noves ordenances (algunes noves i d'altres modificacions o actualitzacions) de fins a 9 gremis tortosins. En relació amb el sector seder, només es trobava entre aquestes, el gremi de Santa Bàrbara. No podem afirmar que la renovació de les ordenances del gremi de Nostra Senyora dels Àngels formi part de la mateixa onada de renovació institucional, però participa dels elements comuns de vertebració política i social que des d'instàncies corregimentals s'exigia als altres gremis. ACA, fons Reial Audiència, lligall 78, s/n.

TAULA 1. 1: Regulació de les característiques tècniques del filat i teixit produït pels mestres del gremi de Nostra Senyora dels Àngels de Tortosa, segons les ordenances del 1778.

			Pinta			Teixit			
Ofici	Tipus de teixit	Num. de caps de torçat de la seda o dúcar	Número	Longitud	Pues	Ample o fi ^(*)	Fils per portada	Portades per tela	Altres
-	Noblesa	2 o més	-	2 pams i 3/4	5 pues a cada part dels costats dobles	-		80	80
-	Tercianela	2 o més	-	-	-	-		80	70
		2 o més							
-	Panys i escarramates		-	-	-	-	-	-	-
Tafetaner		2 o més			5 pues a cada part dels costats dobles				
	Tafetà senzill		21 i 22	2 pams i 3/4		-		80	-
	Famulas	2 o més	22 i 22	-	-	-	-	-	-
	Cordells	2 o més	23 i 22	-	-	-	-	-	-
	Tafetà de llustre	2 o més		45	-		5 pams i 3/4	6	90
	Tafetà de 4 pams	2 o més	-	-	-		3 pams i 3/4	80	superior a 36
	Tafetà senzill	2 o més	-	2 pams i 3/4	-		3 pams	80	30
	Robes de dúcar	2 o més	14-17	-	-	-	-	-	torçat 2 cops al torn
	Robes de fil	2 o més	12-14	2 pams i 3/4	-	-		80	-

	Panys de quart i mig	2 o més	-	4 pams i 1/4	-	-	-	40	-
	Panys quatre pams i tres quarts	2 o més	-	-	-	36 pams	80	-	-
	Panys de tres pams i mig	2 o més	-	3 pams	-	-	80	31	-
	<i>Escomilla</i> ^(**)	2 o més	-	-	-	3 pams i 3/4	40	50	-
	Gases	1	-	-	-	3 pams i 3/4	-	28	seda torçada
	Tela de sedàs	1	-	-	-	1 pam i 3/4	30	20	seda no torçada
galoner o perxer i velers	Cintes amb mostres	2 o més	-	-	-	-	-	-	Amb <i>puntilla</i>
	Cintes sense mostres	2 o més	-	-	-	-	-	-	-
	Tafes mostrades	2 o més	-	-	-	-	-	-	Amb <i>puntilla</i>
	Tafes llises	2 o més	-	-	-	-	-	-	-
	Damascos	2 o més	20	2 pams i 3/4	-	-	80	80	-
Velluter	Robes de flors i velluts	2 o més	-	-	-	-	-	-	S'han d'arreglar al mode de Barcelona
Notes addicionals.									
Sobre el filat			La roda de filar no pot tenir més de 17 pams catalans de vol i que no puguin portar més de 5 fusos. No es pot mesclar seda amb dúcar Tot filador tortosí o foraster ha d'informar sobre i demanar llicència						
Privatives entre mestres de diferents oficis			A. Els mestres galoners s'han de limitar a produir els teixits més estrets d'1 pam i mig català i més amples d'1 pam català. La resta correspon als mestres tafetaners B. Els mestres velluters no podran fer ni flors ni mostres <i>de 4 en pua avall</i> , doncs corresponen als						

	mestres tafetaners. C. El treball femení rural no pot incloure les cintes amb mostra (s'entén que correspon als brodadors)
Penalitzacions	Qualsevol incompliment d'aquestes normatives es penalitza amb una multa de 10 lliures catalanes

(*) Cal denotar que l'ample o fi fou ràpidament modificat arran d'una queixa que elevaren conjuntament el gremi de Velluters de Barcelona i el gremi de nostra Senyora dels Àngels de Tortosa, degut a la permissivitat en aquesta mesura que la Junta Central de Madrid havia concedit als Cinco Gremios Mayores de Madrid i la Gremi de l'Art Major de la seda de València. Font: *5 Julio de 1782. La Real Junta de Comers permet alivio ab las amplarias de teixits a consecuencia de representació de nostres Proms en Y del gremi de Seda de Tortosa*. AHCB, fons Gremi de Velluters, caixa 39, U.Cat. 589.

(**) Llenç delicat utilitzat per fer vels. Real Academia Española, *Diccionario de la Lengua Castellana* (1817). Madrid. Imprenta Real.

FONT: AHCB, Junta de Comerç, vol 29. UD 304; p. 19-30. Elaboració pròpia

La informació que ofereix aquesta taula és força limitada, però permet apreciar quina oferta de teixits sortien dels telers dels mestres del gremi tortosí. A primer cop d'ull, es veu com impera l'oferta atribuïda als mestres tafetaners. Amb un total de 14 peces de característiques diferents, mentre que els galoners i velers, per un costat, i els velluters per altre tenen una oferta regulada força limitada.

La normativa, igualment, s'acull al control de les dimensions dels teixits per evitar la competència entre mestres del gremi, circumstància de la que es pot deduir fàcilment que existia una tendència natural a que els diferents mestres teixissin el mateix tipus de tela, sent el tafetà la que més sortida tenia al mercat.

Això també es pot constatar amb les característiques de les pintes i les del teixit (determinat per les característiques tècniques dels telers): la majoria de teixits sobre els que les ordenances ens donen informació han de estar teixits amb 80 fils per portada, la qual cosa ve a dir que, a falta de renovació de maquinària, els teixits s'havien de cenyir a aquestes característiques dels telers. Aquestes limitacions tecnològiques també s'aprecien al filat, on les ordenances limiten la mida de la roda del torn i el número de fusos simultanis que poden filar.

Més interessants resulten les normatives sobre els drets de venda i fabricació dels fabricants i els comerciants, doncs denoten que al darrera ja hi ha hagut un procés de debat i acords que miraven d'acostar diferents posicions. En destaquem els següents:

Ningú que no sigui mestre no podrà tenir instal·lat ni telers ni torns per tòrcer la seda. Aquesta normativa és bàsica des del punt de vista corporatiu, doncs reivindica la capacitat del consell del gremi com a l'única institució que pot donar permisos per fabricar, i per tant té la clau de regulació de la competència. Pel que fa al torçat, cal esmentar que és el procés culminant del filat, però no l'únic, i per això no podem descartar d'entrada, l'existència de treball rural en el filat de la seda a Tortosa, de la mateixa manera que succeïa a altres indrets amb producció sedera.

Que qualsevol pugui tenir els telers que vulgui. Aquesta normativa obre la possibilitat a qualsevol mestre a ampliar o incrementar la seva oferta, si així ho veu convenient. Cal tenir en compte que el gremi vivia un moment de forta competència i li era favorable que els mestres agremiats poguessin produir més per poder abastir mercats del

corregiment de Tortosa que progressivament estaven sent conquerits per fabricants d'altres ciutats.

Que qualsevol mestre o mercader pugui vendre a l'engròs o al detall productes fabricats per ells o foranis. Aquesta ordenança és clau. Denota el reconeixement d'una realitat de la que més endavant s'abordarà en extensió i que reconeix com un fet una pràctica que ja feia temps que era real i que amb les noves ordenances es reconeixia com un fet: que existia mestres del gremi que conjugaven la venda de producció pròpia amb la de productes de teixits importats. No obstant, aquesta ordenança té un caràcter força ambigu i aquesta serà la clau de que existeixi com un acord de la junta; per un costat es reconeix el dret de que els mestres puguin vendre aquests productes de fabricació forana, però per altra, no fa cap referència a si aquells productes han de regir-se pel control i regulacions de les característiques físiques que les mateixes ordenances preveïen per als productes de fabricació autòctona.

Els botiguers podran vendre sedes tintades. Aquesta ordenança també és significativa, ja que reconeix la incapacitat del gremi per fer front a la necessitat de tintar la seda per falta de mestres tintorers, una evidència més de la decadència i la progressiva falta d'efectius al gremi.

I finalment, *Que qualsevol mestre veler pugui manar fabricar cintes llires pel seu compte a dones.* Aquesta és l'única ordenança on es reconeix l'existència de treball femení extern del gremi. No disposem de suficient informació per poder abordar quin grau de generalització hi havia a Tortosa de la manufactura tèxtil domèstica, ni tan sols del filat, encara que com hem vist, el filat estava força regulat per les ordenances mitjançant la fixació de les dimensions dels torns de filar la seda. En qualsevol cas, el teixit de cintes sí que era una realitat, encara que havien de ser cintes senzilles, doncs les cintes de mostres podien ser reclamades com a manufactura pròpia dels brodadors.

2.3.2. La crisi de la producció sedera.

Disposem d'escasses dades estadístiques o registrals que ens informin dels volums de producció de matèria primera o productes manufacturats relacionats amb el sector seder al corregiment de Tortosa. Sent impossible, per tant, aportar sèries de dades que ens permetessin valorar cronològicament el procés de declivi del sector, ens veiem obligats a limitar-nos a apuntar algunes referències localitzades que aportin alguna dada quantitativa de tot el procés que ens disposem a analitzar.

Començant per la matèria primera, cal distingir entre producció autòctona de capolls de seda, de la seda importada, la qual podia introduir-se en forma de capoll, ja debanada, torçada o fins i tot tintada. Pel que fa a la producció de seda i dúcar de l'horta de Tortosa, disposem de dades procedents de l'impost de quincalla del 1759 a 1762, l'únic conservat al fons municipal de Tortosa de les dècades centrals del s. XVIII. La font comptabilitza 3.230 lliures de seda recol·lectades a l'horta de Tortosa i els pobles veïns d'Aldover i Benifallet.⁸⁹ Sabem d'entrada que la producció regional havia de ser més important, ja que la font no esmenta la producció d'altres municipis com Ulldes, Gandesa, Garcia, Flix, Benissanet, Mora d'Ebre o Riba-roja que apareixen citats a l'Atles de Nadal com a productors de capolls de seda.⁹⁰ Creiem que la importació de matèria primera per als obradors locals era innecessària, doncs la producció autòctona podia abastir sobradament els minsos tallers existents, encara que el gremi de Tortosa gaudia del privilegi, junt a altres gremis homòlegs del Principat per introduir seda de fora de Catalunya si era necessari.⁹¹ Tortosa, tanmateix, era un punt de pas per a bona part de les importacions catalanes de seda i dúcar procedents d'Aragó i València. Atenent a les notícies ressenyades per Carrera Pujal entre 1755 i 1759, varen entrar 848.048 lliures de seda fina, procedents d'Aragó i València, per les duanes de Catalunya, moltes de les quals, entenem, passaren per Tortosa o Lleida.⁹²

A més, disposem de notícies diverses que ens apropen a un context en el què la seda era objecte d'exportació com a primera matèria.⁹³ La primera era la de Joan Enrich, seder de Manresa que, arran de la retenció d'una partida de seda que havia comprat a Xerta, va generar un petit informe redactat per la duana de Tortosa, on enumera una partida de

⁸⁹ AHCTE, fons municipal, papers; rebudes imposicions, caixa 56. *Tabla de asientos 1759-1762*.

⁹⁰ A les estadístiques del CD-ROM de NADAL, Jordi: *Atlas de la industrialización en España: 1750-2000*. (2003) Bilbao, Crítica. Tortosa no apareix com a centre de producció de capolls de seda, ni de fil, entre el 1779 i 1800, mentre que sí que apareixen esmentades les altres localitats de la ribera de l'Ebre, malgrat que no n'especifica la producció.

⁹¹ Segons CARRERA, Jaume: *Història política i econòmica de Catalunya*. Vol. IV. (1946) Barcelona, Bosch. p. 125, al 1748 la Monarquia va reconèixer, com a centres seders, només sis places catalanes: Barcelona, Manresa, Mataró, Reus, Tarragona i Tortosa, amb el privilegi de poder introduir seda de les àrees productores: València, Aragó i Múrcia.

⁹² CARRERA: *Historia política...*, 112.

⁹³ A la carta de Henry Swinburne dels seus viatges s'indica que a la ciutat de Tortosa, a alçades del 1775, el comerç era de seda i de blat. SWINBURNE, Henry: *Viaje por Cataluña en 1775* (1946). Barcelona. José Porter. Carta des de Nules del 29 de novembre del 1775.

222 lliures i 2 unces de seda en rama que havia adquirit Joan Enrich a un total de 43 petits productors de Xerta 1751.⁹⁴

Disposem d'altres exemples de la cadència que havia arribat a tenir aquesta mena de comerç. Al fons comercial de la família Sunyer de Reus es conserven els copiadors de cartes d'aquella companyia comercial dedicada a l'exportació de panys de seda i aiguardents.⁹⁵ Entre els clients de Macià Sunyer dels anys 1776 i 1777 hi trobem Pedro Martín i Joan Navàs de Tortosa.⁹⁶ El tipus de relació comercial que aquests tenien amb el majorista reusenc consistia en temptejar el mercat de la seda produïda al llarg i ample del corregiment. Negociaven preu i lligaven tractes de venda de la seda en un marc de comerç d'aquesta matèria primera on l'únic escull legal que havien de passar era disposar dels permisos de l'intendent per poder treure per la duana del corregiment tortosí les partides de seda desitjades pels seus clients.

Pel que es pot entendre de les cartes que es creuaven, els negociants de Tortosa disposaven de la suficient autonomia per realitzar compres de collites senceres als productors i realitzar pagaments previs per tal de lligar els acords de preu per unitat abans que s'imposessin els preus de fira. Per realitzar aquesta activitat, en Magí Sunyer els tramitava lletres de canvi emeses pels Bofarull de Reus a càrrec de la casa Ramon Pujol i Prunés de Barcelona per ordre de la companyia de Francisco Sunyer i Cia. societat dins la qual Macià s'encarregava dels aspectes relacionats amb la producció de manufactures de seda.

De les mateixes cartes podem apuntar altres idees com la que es desprenen de les missives datades a l'estiu del 1777. En aquestes cartes Sunyer es mostra preocupat per saber en tot moment quina era la situació dels preus per la seda que es demanaven al mercat tortosí. Per aquestes dates, els seus clients l'informaven que el mercat d'aquella matèria primera estava ja molt reescalfat (textualment es refereix a un *alboroto de*

⁹⁴ AMX, top 57 num. 24.

⁹⁵ AHCBC, fons sunyer, top 74 *Llibre per copisa de cartas de Macià Sunyer. 1776*. S'han seleccionat cares enviades per Macià Sunyer a Joan Navàs (16/10, 30/10 i 13/11/1776 i 21/5 i 28/5/1777) i a Pedro Martín, amb qui tenia un contacte més fluït i un volum de comandes més important que amb l'altre comerciant tortosí (cartes del 16/10, 30/10, 6/11, 13/11, 27/11/1776 i 7/3, 21/5, 7/6 i 5/7/1777)

⁹⁶ De Pedro Martín també en tenim notícies posteriors, exercint d'agent comercial de la companyia de importació i exportació de la societat Josep Morris i Cia. de Barcelona. Martín oferia a la companyia barcelonina el seu domini dels mercats del tram final de l'Ebre, exercint d'enllaç local, organitzant-li els nòlits i referentint-li els preus dels productes agraris i les matèries primeres. El seu era, segons em pogut observar, el nou perfil de burgesia comercial autòctona, molt ben relacionada amb els comerciants interessats en importar produccions de les Terres de l'Ebre cap als seus mercats d'origen o bé gestionar-ne l'exportació a ultramar. AHCBC, fons comercial. B21 1782-1784.

compradores) i els preus es disparaven davant una situació d'excés de demanda a la fi de la temporada de la collita. Sunyer insistia amb els límits que ell estava disposat a pagar i informava dels preus dels que tenia notícies entre els seus intermediaris distribuïts pels mercats de València, i segons els quals, la seda d'allà tenia una major qualitat i un preu força més reduït.

I en tercer lloc, destaquem el cas d'alguns dels artesans del gremi de Nostra Senyora dels Àngels de Tortosa (maig del 1795 i gener del 1797) es queixaven de la mala praxis de Josep Domingo, el pesador reial, qui s'aprofitava del seu càrrec per acaparar gran part de la collita de seda per vendre-la ell.⁹⁷ Ja entrat al s. XIX, l'1/6/1803 el gremi reclama a la Junta de Comerç que s'establís una normativa, segons la qual ningú pugués comprar seda sense tenir la llicència que emetria el mateix gremi.⁹⁸ Els prohoms de Tortosa exposaren que la mesura de limitació de la compra respon a la realitat de que, gràcies a la llibertat d'adquisició, hi havia individus que en compraven en quantitats per comerciar amb la seda i resultava escassetat per als fabricants, pujant el preu i fins i tot paralitzant-se els tallers. Totes aquestes indicacions ens fan pensar que el negoci de la seda a Tortosa sorgia més aviat de la revenda de la matèria prima que no pas de la manufactura local.

Si bé és cert que la cronologia queda allunyada del conflicte que s'està exposant no creiem que aquests fossin episodis aïllats, sinó una conseqüència del creixement de la indústria sedera a determinats nuclis i les repercussions que això tenia en el context local. Creiem que, les compres a gran escala de seda, podien repercutir en un avantatge competitiu a l'hora d'accedir a aquesta matèria primera davant de peticions més puntuals i amb quantitats més reduïdes pròpies dels productors en crisi com els de Tortosa. A més, del propi Sunyer també tenim notícies de que enviaven partides a través dels mateixos intermediaris de panys de seda elaborats.⁹⁹ No podem assegurar que pagar

⁹⁷ AHCB, fons Junta de Comerç Vol. 33. UD 332 p. 121-122 i 132

⁹⁸ AHCB, fons Junta de Comerç Vol. 32. UD 323 p. 173

⁹⁹ AHCB, fons sunyer, top 74 *Llibre per còpies de cartes de Macià Sunyer. 1776* carta amb Pedro Martín del 7/3/1777.

Així mateix, podem copsar aquesta idea a partir de l'afirmació tàcita publicada a la carta XI dels viatges de Swinburne, al seu pas per Tortosa, on destaca que el seu comerç de la ciutat es basava en la seda i el blat, a més el fet de destacar que allí havia comprat uns guants fets de flor de seda a unes monges de l'indret. Davant d'aquesta anècdota, no seria descabellat parlar de tasques de teixit de seda en el si dels convents, ja que entre els actius de convents hi havia horts riberencs on es sabut que s'hi conreava seda. SWINBURNE, Henry: *Viaje por Catalunya en 1775*. (1946). Barcelona. José Porter, editor. Traducció i il·lustració en litografia per Paz Fabra. Carta XI, p. 117.

amb producte manufacturat fos una pràctica habitual, sobretot quan sí que em detectat múltiples referències a tramitacions de lletres de canvi, però de ser així, aquesta podria ser una altra de les vies d'entrada de productes manufacturats al mercat ebrenc procedents d'altres zones manufactureres del Principat.

Entrant ja a l'activitat artesanal, cal analitzar per separat els processos de filat i el de teixit. El filat era, a diferència del procés del teixit, un sector en auge a les Terres de l'Ebre. Era un procés productiu que, malgrat estar contemplat per les ordenances vigents del gremi, havia escapat del seu control s'havia escampat pel territori, quedant a l'ampara del mercat general. Això era extremadament significatiu, no només per l'adaptació d'aquest sector productiu a la nova realitat comercial, sinó també pel fet que, obviat el control del gremi tortosí, va aconseguir trobar el seu lloc en la demanda dels altres nuclis on el procés del teixit estava en auge, i on, a la vegada, també escapaven del control gremial corresponent. Tals conclusions rauen de l'anàlisi del registre de filadors de seda examinats per la Junta de Comerç. Segons aquest registre, el corregiment de Tortosa, i especialment les viles de l'actual comarca de la Ribera d'Ebre eren les que, juntament amb Tarragona i Barcelona, tenien un nombre més elevat de filadors de seda reconeguts per la Junta de Comerç. Això dona fe de que l'expansió del sector es dirigia també cap al subministrament de matèria primera més o menys transformada, en aquest cas, en seda ja filada, en cronologies ja més paral·leles al del desenvolupament de la crisi.¹⁰⁰

¹⁰⁰ Segons la font consultada, al corregiment de Tortosa, per municipis, hi havia el següent número de registres: Arnes 1, Ascó 12, Batea 1, Benissanet 11, Flix 21, Gandesa 4, Ginestar 12, Horta de Sant Joan 1, Miravet 7, Mora d'Ebre 23, Pinell de Brai 3, Tivenys 2, Tortosa 13, Ulldecona 6, Xerta 10, i dins del País Valencià, Canà 1 i Morella 1. I, per corregiments, Tortosa tenia 129 filadors matriculats, Tarragona 111, Barcelona 109, Montblanc 55, Vilafranca 39, Cervera 35, Lleida 11, Mataró 6, Tàrrn 5 i Manresa i Girona, 3. És evident que aquestes xifres estan molt esviaixades pel factor cronològic, ja que l'expansió de Manresa i Mataró havia estat prèvia al període de 1778 a 1792 que reflexa el registre. No obstant això, les dades són força eloqüents en quant a expansió d'aquesta activitat complementària a les tasques agrícoles, com a resposta a la creixent necessitat de seda filada davant les millores de productivitat en el teixit.

Biblioteca de Catalunya, fons Junta de Comerç, llibre 218. *Matrícula de los sugetos de ambos sexos que examinados por los examinadores nombrados por esta Real Junta Particular de Comercio, y hallados habiles quedan aprobados con facultad de exercer el Arte de hilar las sedas en todo el Principado de Cataluña a quienes se les ha dado a este efecto la correspondiente certificación y retirado la que tenían de los mismos examinadores interinamente.*

Per altra banda, el cens de manufactures del 1784 comptabilitza per a Tortosa l'existència de 5 torns de filat amb una capacitat de 3.000 lliures de seda filada anualment, encara que pensem que en podrien ser molts més.¹⁰¹

Del procés del teixit, podem aportar més informació quantitativa. Al fons de la Junta de Comerç trobem alguns informes creats pels observadors d'aquesta institució arran dels estudis generats per l'abolició del dret de bolla. En un d'aquests informes, es detalla la producció anual de teixits i el nombre de telers que hi havia a Tortosa i el seu partit l'any 1760. En aquest cas, disposem de dades concretes just de l'any en què considerem que s'inicià la crisi del sector seder tortosí.

TAULA 1.2: Producció anual de robes de seda i llana procedents de la ciutat de Tortosa i el seu partit que pagaven els drets de Bolla i Rams del 1760.

Vila	Número de telers	Unitats fabricades en un any	Qualitat de la roba	vares	pams
Tortosa	99	7	Damasc	315	
		37	tafetà doble	708	
		7	tafetà senzill	97	
		11	tercianela	156	
		1	noblesa	20	
		53	<i>alafaya</i>	1.098	2
		45	seda i <i>filadís</i>	639	2
		9	alducar	126	
		89	alducar i <i>filadís</i>	1.076	2
		6	alducar y <i>estambre</i>	125	
		12	<i>filadís</i>	111	
		6	<i>filadís</i> i <i>estambre</i>	90	
		2	<i>filadís</i> i manilletas	25	
		22	alducar y <i>filadís</i>	151	2
		2	alducar	13	
		28	<i>filadís</i>	232	
		51	<i>filadís</i> i <i>estambre</i>	441	2
		35	<i>filadís</i> i manilletas	280	2
		13	<i>filadís</i> i cotó	128	
		9	<i>filadís</i> i fil	70	
		7	manilletas i fil	57	
		1	seda i fil	7	
		1	escadarsos i fil	8	
		1	blaueta i fil	4	
		1	manilletas	5	

¹⁰¹ Segons MIGUEL, Isabel: "El censo de manufacturas de 1784. Una nueva fuente para el análisis de la industria catalana" a Revista Historia Económica 1, 1996. p. 146-147, Tortosa suposava un extrem en relació a la productivitat dels torns de filar. L'autora calcula 600 lliures de seda per torn i any, quan l'habitual era de 50 a 200 lliures de seda filades. Això ens porta a pensar que hi havia molts més torns que no foren comptabilitzats, ja que de ser certes les dades, Tortosa triplicaria la productivitat dels torns de filat de Manresa, amb 24 torns i 4.800 lliures de seda filades anualment.

		2 manilletas i cotó	10
		2 estopa i escadarsos	16
La Sènia	4	7 colorets de llana	63
TOTAL		467	

FONT: Biblioteca de Catalunya. Junta de Comerç, lligall LVII caixa 79/2. Elaboració pròpia.
 VIRÓS, Lluís: "Llenguatge i tecnologia dels vetaires manresans (vocabulari tradicional de la cinteria)" a Miscel·lània d'estudis del Bages 10, 1997.

En aquest moment, els 99 telers tortosins teixien 460 peces, majoritàriament de dúcar, seda, fil i alguns exemples minoritaris de vellut, domassos i nobleses.¹⁰² Escassos 20 anys després, al 1779, la situació s'havia empobrit dràsticament: de 99 telers, es passà a 42, xifra que s'adiu força bé als 31 mestres teixidors que tenim comptabilitzats per l'any 1782. Això suposa una caiguda de més del 65% de la capacitat productiva en tan sols 20 anys.¹⁰³ Segons el Cens de manufactures del 1784, Tortosa ocupava un total de 40 telers (3 de mitges, 16 de robes i 21 de cintes).¹⁰⁴ Finalment, fent un últim salt cronològic fins a les acaballes del s. XVIII, a cap dels *Almanks mercantils* del tombant de segle s'enumera entre les fàbriques tortosines cap taller de seda, quan sí que fan referència als petits establiments i grans fàbriques de sabó, les fàbriques d'aiguarent o les fàbriques de paper. La indústria sedera estava totalment extingida, o era tant residual que ni tan sols era contemplada.¹⁰⁵

2.3.3. La legislació, els veedors del gremi i la importació de teixits al corregiment de Tortosa.

El 18 d'agost del 1769, arribà a la Junta de Comerç un expedient promogut per dos mestres teixidors de seda de Tortosa, Josep Serra i Manel Armengol, que reclamaven que se'ls retornés una partida de robes requisada pels veedors del gremi de Nostra Senyora dels Àngels de Tortosa amb el pretext que el fil que havien emprat a la trama

¹⁰² Biblioteca de Catalunya. Junta de Comerç, lligall LVII caixa 79/2.

¹⁰³ Dades extretes de J. JORDAN, «Geografía nueva de España. Vol IV» a N. de la CROIX, *Geografía moderna*, Madrid, Joaquín Ibarra impresor, 1779, 144 i AHCB, fons Junta de Comerç. Vol. 31, 135-139. *Exposició a la Junta de Comerç per part de Juan Oriol Soler, representant de Joan Llopis i altres mestres velers del gremi de Nostra Senyora dels Àngels de Tortosa. Abril del 1782.*

¹⁰⁴ MIGUEL, Isabel: "El censo de manufacturas...", p. 167.

¹⁰⁵ GALLARD, Diego Maria: *Almanak mercantil o guía de comerciantes para el año 1797*, Madrid, Impremta Ramon Ruiz. P. 491-492.

del teixit estava torçat amb un sol cap, i que, per tant, contravenien les ordenances aprovades. La Junta de Comerç donà la raó als veedors, però admetent la possibilitat que en un futur es produïssin més problemes d'interpretació, va dictar unes mesures que s'haurien d'incorporar a les ordenances vigents. A més, la Junta entregava poder als veedors per poder imposar un registre a mercats i duanes, encara que fos sense el permís de l'Intendent o del Cavaller Governador General.¹⁰⁶

Aquestes indicacions passaren a ser extensibles a tot el Principat, i s'envià còpia als gremis de teixidors de vels, torcedors i tintorers de Mataró, Reus, Manresa i altres poblacions que disposessin d'un gremi equivalent. Aquesta normativa fou la primera i l'última de la dècada dels anys 60 del s. XVIII que hem localitzat, on la Junta de Comerç va defensar els interessos de la cúpula dirigent del gremi. De fet, els majordoms quedaren tant satisfets amb aquestes directrius que els conferien autoritat que decidiren impulsar la readaptació de les velles ordenances, creant-ne unes de noves que incorporarien aquells postulats.

Després de passar per l'Audiència del Principat i l'autoritat municipal de Tortosa, les noves ordenances foren aprovades pel Consell de Majordoms l'11 de març del 1776 i ratificades per la Junta General a Madrid el 30 d'abril del 1778.¹⁰⁷ Sota aquest paraigua, els veedors de Catalunya, però especialment els de Tortosa, iniciaren una dinàmica d'intromissió, d'observança estricta de les ordenances i una campanya ultraproteccionista que mirava amb lupa qualsevol teixit o fil importat i que ocupava els seus espais de mercat. Aquest comportament alterà definitivament la fràgil situació que vivia el gremi.

Al fons de la Junta de Comerç trobem diversos expedients instruïts arran de les actuacions dels veedors de Tortosa, especialment de l'infatigable Pere Baiges, que contenen les seves indagacions sobre la importació de teixits a tot el Corregiment. La seva tasca consistia a desplaçar-se a les viles els dies de mercat i indagar sobre si les teles que s'hi venien complien la normativa del gremi tortosí.¹⁰⁸

¹⁰⁶ AHCB, Junta de Comerç, vol. 29, 14-16.

¹⁰⁷ AHCB, Junta de Comerç, vol. 29, 19-30.

¹⁰⁸ Sabem que l'any 1803 Pere Baiges encara exercia de veedor i la Junta de Comerç es preguntava com s'havia apropiat d'aquell càrrec durant més de 20 anys sense el seu permís. Baiges va sobreviure a les eleccions del 1781, 1783 i 1784 i era conegut per haver comès nombroses irregularitats als mercats d'Ulldecona, Horta, Gandesa i Batea, pel que al 1789 la Junta ja el va substituir per Jaume Vilanova, encara que sorprenentment va continuar exercint com a veedor (càrrec amb dieta) fins entrat el s. XIX quan les seves condicions físiques ja no li permetien realitzar els freqüents desplaçaments. AHCB, Junta de Comerç, vol. 32, 179 i ss.

Sabem també, que al llarg dels anys com a veedor, Bages va tenir alguns conflictes amb el seu gremi, fins i tot en el moment en que li convenia mantenir forta l'autoritat del gremi per defensar-ne les

Per contra, existia una manifesta tolerància entre les autoritats vilatanes respecte els mercaders que importaven teixits, i com les primeres intentaven frenar les inspeccions dels veedors i els avisaven per tal d'evitar possibles multes i sancions.¹⁰⁹ Lògicament, les inspeccions dels veedors tenien un efecte dissuasori sobre el comerç, fet que no interessava en absolut a les autoritats ansioses d'aconseguir ingressos en matèria de tràfic duaner i impostos sobre la producció i compra-venda de productes, com ara els drets de quincalleria.

Disposem de casos de presència de teixits reusencs, valencians i manresans a les fires i mercats d'Horta de Sant Joan, Tivissa, Falset o Uldecona i sempre passava el mateix. Mercaders i fabricants d'aquells centres productors en auge importaven mocadors i petits articles més estrets i amb menor proporció de seda que de dúcar, i, per tant, més barats. Aquells mercaders, alguns d'ells tortosins revenedors de manufactures produïdes en altres indrets, cobrien la demanda de roba de les ciutats i viles de corregiment de Tortosa, mentre que el gremi de la seda autòcton, immers en una crisi galopant, no produïa ni tan sols per subministrar la seva pròpia ciutat.¹¹⁰ L'únic que podia fer la cúpula dirigent del gremi era multar i apropiar-se d'una part del diners que, per llei, es repartien entre la Junta de Comerç i el propi gremi.¹¹¹

En aquesta situació s'arribà al conflicte amb Pere Martí (1783), un mestre seder-comerçant de Tortosa, al qui Pere Baiges i demès veedors havien localitzat robes que no complien les ordenances del 1776. Ambdós parts varen recórrer de nou a la Junta de Comerç, però aquest cop Pere Baiges es trobà un clima d'acollida totalment canviat i fins i tot hostil. Les autoritats barcelonines, per primera vegada, qüestionaren la legitimitat de les ordenances tortosines al·legant que aquestes havien estat aprovades per la Junta Central de Madrid, quan la competència en aquesta matèria corresponia a la

ordenances, Bages va arremetre contra la cúpula del gremi per no pagar-li el salari corresponent a temps. ACA, Reial Audiència, Registres 932 p. 47. 14/2/1785.

¹⁰⁹ De fet, el veedor tortosí acusava el procurador de la vila de Batea, Pere Joaquim Alcorissa, d'advertir els mercaders de la presència del veedor i, malgrat això, Baiges va localitzar-los-hi 200 doblons en valor de teles procedents dels telers de Jaume Ribera i Cia, de Reus, que no complien la normativa de teixit del gremi de Tortosa. A més, Baiges es lamentava que els comerciants subornaven al procurador de la vila perquè fes la vista grossa ([...] *le han regalado un corte de vestido de algun valor...*). AHCB, Junta de Comerç, vol. 32, 179 i ss

¹¹⁰ En una de les múltiples cartes enviades per Baiges a la Junta de Comerç, el veedor tortosí adverteix que arran d'una inspecció realitzada al mercat de Batea, el procurador de la vila, Pere Joaquim Alcorissa advertia als mercaders de la presència del veedor i, malgrat això, Baiges va localitzar-los-hi 200 doblons en valor de teles procedents dels telers de Jaume Ribera i Cia, de Reus, que no complien la normativa de teixit del gremi de Tortosa. AHCB, Junta de Comerç, vol. 32. UD 323; p. 179 i ss

Baiges es lamentava que els comerciants subornaven al procurador de la vila per a que fes la vista grossa ([...] *le han regalado un corte de vestido de algun valor...*)

¹¹¹ AHCB, Junta de Comerç, vol. 29,77; vol. 32, 212 i vol. 33, 1.

Junta Particular de Barcelona. I en segon lloc, la Junta es referí a la Reial Cèdula del 8 de març i 28 de novembre del 1778, segons la qual s'havia fet ostensible a tot el Principat la tolerància de marca de què ja gaudien els Cinc Gremis Majors de Madrid instal·lats a València.¹¹²

Pere Martí, per la seva banda, es defensà davant la Junta barcelonina amb un memoràndum que bé es podia considerar tota una declaració de principis a favor de la llibertat de comerç. Argumentava que no es podia imposar una normativa tant estricta a la importació valenciana de teixits, quan des del Principat s'exportava un volum de teixits molt més considerable i sense complir les normatives gremials dels llocs de destí.¹¹³ Martí afirmava, a més, que la producció del gremi de Tortosa era escassa i que la pràctica de la importació de roba valenciana era una realitat des de feia molt de temps. S'aproximava la ruptura del gremi. En qualsevol cas, els majordoms i els veedors respongueren de manera intel·ligent tot plantejant el següent raonament: admetent com a bones les regulacions establertes com a comunes a València i Catalunya, les robes de Martí passarien un control seguint aquella legislació?

Era una pregunta retòrica però la resposta era clara: no. La proliferació de teixits que contravenien les normatives (totes les normatives), i, per tant, il·legals, era un fet consumat i estès per tot el Regne. La competència procedent del tèxtil estranger (que fou el motiu que impulsà el decret d'alliberament de marca, pes i compte a València), juntament amb l'afebliment de la legislació que regulava els fabricants ubicats fora dels gremis, havia generat una inundació de teixit produït a gran escala, amb materials més pobres i molt més competitius en preu a l'hora de ser venuts als mercats.

Resulta evident que, des de la resposta de la Junta de Comerç a l'expedient de Josep Serra i Manel Armengol del 1769, fins al procés de Pere Martí al 1785 s'havia produït una profunda transformació en l'orientació ideològica de la Junta, respecte el paper del gremi en el marc productiu i comercial tortosí. Vegem ara quins van ser els motius d'aquesta nova política de caràcter aperturista durant la dècada dels anys 70 del s. XVIII.

¹¹² AHCB, Junta de Comerç, 31-33.

¹¹³ AHCB, Junta de Comerç, vol. 29, 43.

2.4. Els nous fabricants i la Junta de Comerç.

Per entendre per què es va produir aquell canvi d'actitud de la Junta de Comerç durant els anys 70 del s. XVIII, cal aproximar-se a la realitat d'altres nuclis gremials de referència catalans, especialment al gremi de teixidors de seda de Manresa.

La ciutat del Cardener, d'ençà dels anys 30 del s. XVIII, havia vist emergir formes de producció tèxtil que toparen amb la realitat gremial. Tant Solà com Ferrer exposen que el nombre de mestres velers, perxers, passamaners i teixidors de seda, varen tenir una progressió ascendent durant la primera meitat del s. XVIII.¹¹⁴ Aquest punt de partida, que podríem anomenar subsidiari respecte altres oficis com el dels blanquers, els va permetre desenvolupar-se en un marc normatiu especialment lleuger, obert i permissiu que es traduï en una llibertat d'actuació que no tenia equivalent al Principat. El fet de ser un gremi jove, féu que nasqués en el sí d'una orientació completament nova, que mirava al mercat ampli i on les restriccions de mesures, pes o llei als teixits no hi tenien cabuda.¹¹⁵

“Para la conservación del buen crédito de este gremio paraque assi el publico de este Principado, como los habitantes de fuera de este Reyno no sean perjudicados, antes si mejor servidos, y para la seguridad y aumento del comercio activo y beneficio del Real Herario [...] en atención de que las modas y los gustos de la gente no son iguales ni permanentes, sino varios en diferentes provincias, reynos y en diferentes tiempos, por cuyo motivo los fabricantes deven proporcionar los artefactos de sus fabricas al gusto y usos de los habitantes de los reynos y provincias a donde se remiten para consumirse.”

Tanmateix, al 1749 encara creien en la necessitat de la regulació i del control de la competència. A més, havien d'establir algunes clàusules que evitessin l'oposició dels seus homòlegs d'altres ciutats que, com Tortosa, es regien per unes normatives restrictives i que creien fermament en les virtuts de la regularització i el control estricte de la producció. Per aquest motiu afegiren: *“Que se haga distinción de los que han de servir para el abasto y consumo de los habitantes de este Principado y de los que se fabriquen para consumirse en otras provincias y reynos”*

El jove gremi de velers, però, fou víctima del seu propi model, ja que les oportunitats de mercat afavoriren que apareguessin nous fabricants que actuaven fora del marc gremial. Per evitar aquesta competència forana, l'article 14 de les ordenances del 1749, prohibia

¹¹⁴ SOLÀ, Àngels: *Aigua, indústria i fabricants a Manresa (1759-1860)* (2004) Manresa, Enginyers industrials de Catalunya. p., 33. també a FERRER, Llorenç: *Sociologia de la industrialització. De la seda al cotó a la Catalunya central (segles XVIII-XIX)*. (2011), Barcelona, Fundació Noguera. p. 57 i ss.

¹¹⁵ AHCB, Junta de Comerç, vol. 30, 12.

la tinença de telers armats a qualsevol que no hagués estat examinat com a mestre del gremi, i poder teixir en telers d'algun mestre agremiat.¹¹⁶

El perfil de Josep Fuster és un exemple magnífic per comprendre aquesta situació de transició.¹¹⁷ Per un costat, el taller era regentat per un mestre agremiat, però el capital i els mitjans de producció eren propis d'un comerciant. Evidentment, els comerciants disposaven de recursos suficients per realitzar comandes de seda a l'engròs i, donada l'escala de producció, fabricar teixits a preus més competitius.

Aquest exemple ens dona a entendre que, ja a mitjans del segle XVIII, alguns dels mestres teixidors manresans aportaven poc més que el nom i la legitimitat per complir les ordenances del gremi, mentre que era el capital comercial qui tenia la titularitat dels mitjans de producció i gestionava de manera centralitzada les diferents fases del procés productiu, combinant treball domèstic, compra de matèries primes i entrega dels recursos necessaris a les persones que, un cop examinades, ja podien teixir legalment. Aquesta dinàmica és la que Assumpta Muset anomena *sotmetiment laboral dels membres del gremi*.¹¹⁸

Molt probablement fos aquesta la raó del ràpid creixement del número de teixidors de seda que Ferrer i Solà documenten durant la segona meitat del s. XVIII. Cap queixa per part del gremi manresà podia frenar aquella dinàmica, ans al contrari, tendí a accelerar-la front l'actitud cada cop més indulgent de la Junta de Comerç vers el col·lectiu capitalista.

Al desenvolupament del sector seder manresà també caldria afegir una millora substancial en els mitjans de producció. Segons Solà, la mecanització dels processos de debanat i de torçat per mitjà d'energia hidromecànica havia arribat a Manresa als anys 70 del s. XVIII. Es tractava d'una màquina de tòrcer seda de tipus Bolognès o Vaucanson i com a mínim un molí de filat de seda al torrent de Sant Ignasi.¹¹⁹

¹¹⁶ AHCB, Junta de Comerç, vol. 31, 3-6.

¹¹⁷ Tal era el cas de Josep Fuster i Bosch que des de l'any 1755 mantenia una fàbrica de mocadors que gestionava un mestre examinat del gremi, i que, a partir del 1770, va començar a rebre la pressió del gremi perquè abandonés el negoci.

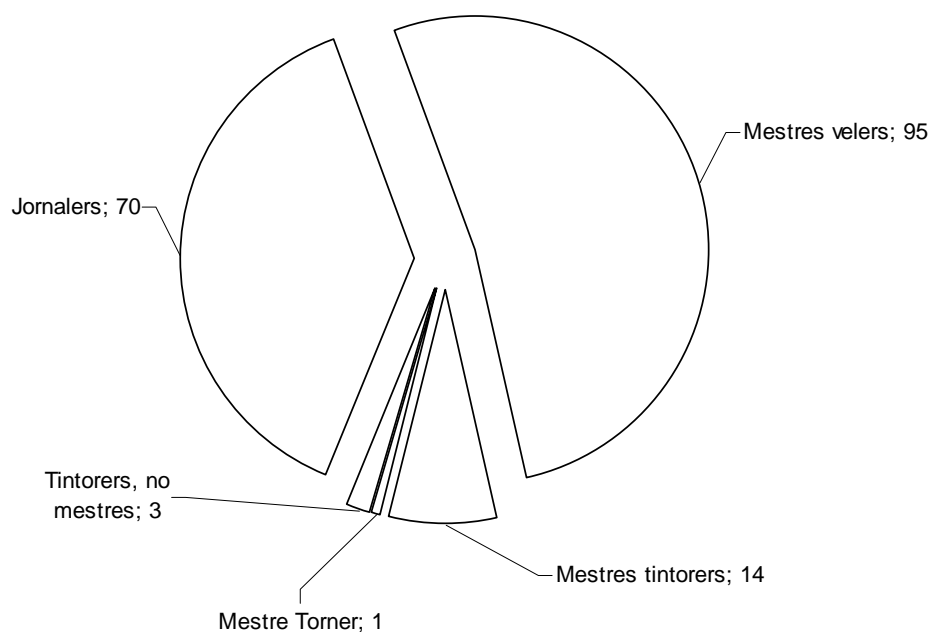
¹¹⁸ MUSET, Assumpta: "Tradició i innovació en la manufactura sedera catalana de la segona meitat del s. XVIII", *Estudis Històrics i Documents dels Arxius de Protocols. XXI*, (2003). Barcelona, Col·legi de Notaris de Catalunya. p. 365.

¹¹⁹ En aquesta article no entrarem a valorar les circumstàncies que envolten la tecnologia tèxtil, la seva mecanització i els processos de difusió de la mateixa entre els diferents centres seders. Sobre aquest tema, ja es disposa d'estudis acurats com SOLÀ, Àngels: "Silk Technology in Spain, 1683-1800. Technological Transfer and Improvements" a *History of Technology* 30, 2010, 111-120 on defineix quins van ser els centres introductors de tecnologies difoses des d'Itàlia per Europa i com aquestes arribaren a Espanya seguint iniciatives governamentals que impulsaven l'arribada de mestres i tecnologies estrangeres. Sobre

El pas següent, seria el de proletarització dels treballadors, un cop els gremis ja havien quedat bandejats del sector tèxtil. Disposem d'una instantània d'un moment de transició, concretament de la ciutat de Reus, que ja es contemplava a les noves ordenances del 1771 del gremi de l'Art Major de la seda de Reus: Concretament a l'ordenança XIV, on es contemplava que en cas d'escassetat de mà d'obra, es pogés recórrer a mà d'obra jornalera per no interrompre la producció.¹²⁰

Aquesta normativa regularitza una pràctica que ja era habitual i que s'escapava al control del gremi, degut a que les ordenances antigues únicament permetien treballar la seda als membres examinats i als seus aprenents. Aquí ja es contemplava un mestre com una figura responsable, que en cas de necessitar-ho pot, recórrer a altres individus, alguns d'ells mestres empobrits o sense mitjans, o d'altres, individus amb mitjans però sense les autoritzacions del gremi per a fabricar.

GRÀFIC 1.1: Proporció de mestres i jornalers del sector seder reusenc. 1811.



FONT: AHCBC, fons municipal, gremis; caixa 15105, G-7. *Relació de mestres velers, tintorers i jornalers. 2/2/1811*. Elaboració pròpia.

el cas manresà, i concretament en la tecnologia del teixit de cintes de seda, hom pot consultar VIRÓS, Lluís: "El teler de cintes múltiples a Manresa: un cas de transferència de tecnologia", *La indústria tèxtil. Actes de les V Jornades d'Arqueologia Industrial de Catalunya*. (2002) Barcelona. p. 57-62.

¹²⁰ AHCBC, fons municipal; caixa 15105, lligall G-8.

Aquesta gràfica evidencia l'evolució posterior. Veiem com al moment culminant del període de producció sedera catalana, a Reus, el número de jornalers (és a dir, artesans assalariats que treballen per un mestre veler) augmentà fins pràcticament equiparar-se al de mestres -1 jornal·ler per cada 1,3 mestres- Val a dir, que alguns registres apareixen com empreses familiars on hi treballen pare i fill, de manera que la proporció entre jornal·lers i mestres podria reduir-se substancialment. Aquest fet, a la vegada, posa en evidència que es tractava, encara, d'obradors petits, però amb un gran nombre d'ells, fet que dista molt de la situació de Manresa, que comptava amb instal·lacions per produir amb molta més abundància.

Així mateix, la font ens il·lustra una relació d'un tintorer per cada 7 velers, fet que si contemplem els tintorers no examinats pel gremi, la proporció es redueix a 6 (5,6). Això perfila el sector reusenc com un espai totalment capaç de assumir l'acabat del teixit; en canvi, el filat ja es trobava totalment externalitzat en forma de treball rural, doncs únicament subsistia un mestre torner.

2.4.1. Una legislació favorable per als nous fabricants (1770-1781).

L'ordenació cronològica de les causes obertes pels gremis, nous fabricants i comerciants del sector seder català, així com les respostes i veredictes emesos per la màxima autoritat econòmica del Principat, ens permet acotar el període entre 1769 i el 1781 com el moment en què, tant la Junta de Comerç de Barcelona com la Junta Central de Madrid, es mostraran obertes i accessibles a les peticions dels nous agents interessats en el sector.

La primera mostra que ens permet afirmar-ho és la Reial Resolució del 28 d'agost del 1769, amb la qual s'extingia, a partir del gener del 1770, els drets de bolla i rams a tot el Principat.¹²¹ Aquest import fiscalitzava amb un 15% del seu valor els teixits que entraven o sortien de Catalunya, especialment a les duanes de Tortosa i Lleida i al port de Barcelona.

L'extinció del dret de bolla era una petició llargament reivindicada pels sectors de la Junta de Comerç més proclius al liberalisme econòmic, ja que el consideraven culpable

¹²¹ AHCB, fons Junta de Comerç, vol. 5, 103-106.

de bona part dels mals del comerç i de la indústria. Per exemple, el memoràndum signat per Josep Puiguriquer i Francesc Augirot donava a entendre que la decadència del sector llaner està íntimament relacionat amb l'impost de rams. També presenten el cas de València, i com d'ençà de la fi de la Guerra de Successió, el rei Felip V en va eradicar l'impost equivalent.¹²²

"Las fabricas de paños y ropas de seda [han tenido] un aumento considerable, como sucedió a la ciudad de Valencia en donde solo havia 800 telares y quitando el derecho del general del corte, semejante al de la Bolla, que el señor don Felipe V mandó extinguir el año 1718, han aumentado hasta 2.300, que són 1.500 mas de los que havia."

Més enllà s'arribà amb l'Ordre de la Junta de Comerç del 31 de juliol del 1772 expedida a favor dels fabricants de Manresa per produir fora de llei i exportar a les colònies i fora dels dominis de Sa Majestat. Malgrat que aquesta Ordre fou vista com l'apocalipsi per la majoria dels gremis catalans, i com un privilegi a ulls dels fabricants d'altres llocs que aviat reclamaren per a ells. A la pràctica, no era altra cosa que oferir el mateix dret que ja tenien reconegut els teixidors manresans a les ordenances del 1749. Aquesta ordre obria la caixa de pandora i marcava, sens dubte, el principi del fi dels gremis tal i com fins aleshores s'havien entès.

D'ençà de l'ordre del 31 de juliol del 1772, s'entrà en un marc productiu totalment desequilibrat, del qual es va ressentir especialment el gremi de teixidors de seda de la capital del Bages. El 13 de setembre del 1775 el gremi manresà va recórrer a la Junta de Comerç i va reclamar pels abusos que s'estaven cometent arran d'aquella ordre. El gremi, lògicament, reivindicava que la llibertat de fabricació anés estrictament dirigida cap a l'exportació i, en canvi, el que es percebia era la inundació del mercat local i de tot el Principat de manufactures, segons ells, defectuoses.

Són els anys de més activitat d'en Pere Baiges al corregiment de Tortosa i la seva persecució dels teixits que no complien les normatives del gremi, reforçat, pocs mesos més tard, per les ordenances recentment aprovades del 1776. Així mateix, les reaccions dels altres gremis també evidenciaren un gir conservador que garantís les línies vermelles d'una legislació que els anava clarament en contra.

La reacció del gremi de Manresa que, cal recordar, tenia en els seus orígens un plantejament força obert, va ser demanar a la Junta de Comerç que els permetés convertir-se en l'ens regulador d'aquell privilegi. Que fos el gremi qui garantís la correcta aplicació de l'Ordre emetent llicències per teixir fora de la llei i que aquest

¹²² BC, fons Junta de Comerç, caixa 89, LXIV, 8, 7-7v.

control tingués la seva ratificació a partir de la documentació emesa per la duana marítima de Barcelona, un cop les manufactures fossin embarcades cap a les colònies o cap a l'estranger¹²³. La Junta de Comerç respongué afirmativament a què fos el gremi l'encarregat d'emetre els permisos, però en lloc de realitzar el control d'extracció sobre les duanes, que fossin els mateixos fabricants qui exposessin els documents que els donaven via lliure per exportar determinada quantitat de teixit a l'estranger o a les colònies.¹²⁴

TAULA 1.3: Llicències d'exportació i partides de mocadors exportats fora del Regne per industrials manresans des del 8/4/1777 fins 20/3/1782.

	Mocadors exportats (en dotzenes)	Llicència del gremi (en dotzenes)	% de venda
Magí Oms i Cia	11.642	13.200	88,20
Pau Sagristà i Cia	53.500	55.000	97,27
Jeroni Comellas	2.498	3.000	83,27
Pau Miralda, Gabriel Badia i Cia	46.000	44.000	104,55
Joan Puig i Cia	8.718	10.400	83,83
Francisco Galí	750	10.500	7,14
Ignasi Amorós	1.173	1.200	97,75
Agustí Asols i Cia	63.983	38.500	166,19
Tomàs Parera	169	300	56,33
Ignasi Barjau i Roig	5.300	4.500	117,78
Domingo Santané i Cia	1.990	2.500	79,60
Ignasi Pons i Perera	270	500	54,00
Serafí Brunet i Cia	7.580	8.500	89,18
TOTAL	203.573	192.100	105,97

FONT: AHCB, fons Junta de comerç, vol 32 UD 322 fol 109 i ss. Elaboració pròpia.

Aquest quadre exposa les quantitats de teixits elaborats fora de llei permeses pel gremi de teixidors de Manresa als fabricants d'aquella ciutat. A primer cop d'ull s'evidencia que ens trobem front unes xifres que ja no formen part d'una producció artesanal de vocació localista, sinó d'unes dimensions fabrils i amb cotes de productivitat elevadíssimes, si es compara amb els rendiments del taller artesanal.

També és ressenyable l'equivalència entre producció exportada i la producció permesa. De mitjana, hem calculat que s'exportà el 105% de les peticions de permisos, és a dir, que en termes absoluts s'exportà un 5% més de mocadors dels que van ser sol·licitats

¹²³ AHCB, Junta de Comerç, vol. 31, 23-26.

¹²⁴ AHCB, Junta de Comerç, vol. 31, 35-37

per extreure del Principat. Tanmateix, cal dir que aquesta xifra es veu fortament influenciada pel cas d'Agustí Asols i Cia que exportà el 166%. La resta, tret d'Ignasi Barjau i Cia i Pau Miralda, Gabriel Badia i Cia, que també superen lleugerament el 100%, es situen al voltant del 80% d'exportació. Entenem, per tant, que les peticions de permisos es feren sobre projeccions de producció molt elevades, que superaren la pròpia capacitat de producció dels propis fabricants. Aquests, no volien en cap cas, quedar-se limitats per motiu de permisos. Així mateix, hom pot interpretar que els percentatges que falta a molts dels fabricants per cobrir la producció que havien demanat podria ser producció no declarada i, per tant, produïda i comercialitzada il·legalment pel Principat.

En qualsevol cas, l'única finalitat del quadre és remarcar que Manresa, a principis dels anys 80 del s. XVIII estava en condicions de produir 2,5 milions de mocadors de seda en 5 anys i que ja disposava d'un mercat colonial protegit per exportar partides importants de tèxtil. Aquesta nova realitat industrial suposarà una fractura en el mapa manufacturer català, en l'especialització i la capacitat de producció conduirà a uns a la industrialització del s. XIX i els altres, com Tortosa que incapaç –i sense voluntat- de competir, s'adaptarà, com veurem més endavant, a la nova situació.

El moment culminant d'aquesta dinàmica que posava de manifest el gir de la Junta de Comerç quedà reflectit amb el privilegi de la Companyia de Pablo Sagristà l'any 1778. Pau Sagristà, Joan Suaña i Josep Soler, tots tres de Manresa, eren propietaris d'una fàbrica de teixits de seda amb més de 100 telers amples, ocupava a més de 600 persones entre mestres, oficials, dones i nens. Invertien anualment més de 14.500 lliures catalanes en matèria primera i tota la fabricació estava dedicada a l'exportació a *Nueva España*, tant des del port de Barcelona com des de Cadis, port on la companyia tenia establerta una casa de comerç.

Amb aquestes credencials impressionants, entenem que degudament inflades per l'ocasió, presentaren una sol·licitud a la Junta de Comerç perquè el govern de Sa Majestat els concedís el títol, els privilegis, gràcies i exempcions propis d'una fàbrica Reial. La Reial Cèdula de l'1/4/1778, Pablo Sagristà i Cia va obtenir aquest títol i les armes pròpies de la Fàbrica Reial privilegiada.¹²⁵

¹²⁵ AHCB, fons Junta de Comerç, vol. 28, 187-188.

TAULA 1.4: Peticions i privilegis per a la fàbrica de Pablo Sacristà i Cia i concessions de la Junta de Comerç de Catalunya (1774-1778).

	Petició	Resposta de la Junta de Comerç
1	Llibertat per importar seda d'Aragó i València, sense haver d'obtenir el permís del cavaller intendent de Catalunya.	-
2	Llibertat d'importació de seda en rama i torçada de països estrangers per al consum propi, i no per comerciar amb ella.	Només en anys d'escassetat. Que pugui disposar d'un mestre de cada art.
3	Facultat per tòrcer i tintar la seda des de la pròpia fàbrica (és a dir, saltar-se les privatives gremials)	Denegat.
4	Lliure importació de l'estranger d'ingredients que no es troben al mercat propi.	Denegat.
5	Poder fabricar els teixits amb menor llei, pes i marca per exportar. Poder tenir dins de la ciutat de Barcelona diversos dipòsits o magatzems amb independència de les privatives dels gremis barcelonins.	-
6	Pas franc per les portes de Barcelona, doncs els seus productes no anaven dirigits per al consum.	Denegat.
7	No haver l'albergar tropes, ni quintes ni síndics en desplaçament	-
8	Gaudir del fur de la Reial Junta de Comerç en totes les causes civils relacionades amb la fàbrica o amb la comercialització dels seus productes.	Concedit.
9	Condecoració de la fàbrica amb la placa i les armes del Rei, tant per a la casa de comerç de Cadiz com la que volen establir a Barcelona.	Concedit.
10	Permís d'armes per al transport i el trasllat de mercaderies.	Concedit.
11	Dret de tempteig ^(*) a qualsevol venedor les sedes que li ofereixen de qualsevol procedència i poder-les revendre a l'exterior segons les lleis del Regne.	Concedit.
12	Pagar únicament ¼ part dels drets de sortida per a qualsevol port del principat, pagant totes les alcabales íntegrament.	Concedit.
13		

(*) El dret de tempteig consistia en disposar del dret d'espoliar –entenem, compra preferent- la seda en temps d'escassetat a algun mercader, si la matèria primera que aquest disposava estava destinada a ser exportada.¹²⁶

NOTA: Les peticions no contestades significa que la Junta de Comerç no té competència i, en conseqüència, no es pronuncia. No s'ha localitzat la resposta definitiva.

FONT: AHCB, fons Junta de Comerç, vol 28. UD 294 p. 43-56.

La notícia sintetitzada en aquest quadre resulta especialment útil com a baròmetre de posicionaments; les peticions de l'empresa de Sagristà posaven el sostre d'una situació ideal per a un fabricant, i les respostes de la Junta de Comerç marquen un límit del que l'administració estava disposada a acceptar com a compensació del pes d'aquesta empresa en les recaptacions en matèria de taxes d'exportació, i per tant, en les finances de l'estat.

¹²⁶ FERRER, Llorenç: "La industria de la seda a Manresa" a *El món de la seda i Catalunya* (1991). Terrassa. Museu Tèxtil de Terrassa. Diputació de Barcelona. p. 203.

Pel que fa a les aspiracions del fabricant, es poden simplificar en uns pocs conceptes: un lliurecanvisme restringit al seu cas, proposa una situació privilegiada que li aportés encara més avantatges competitius, tant pel que fa al subministrament de matèries primeres, com en l'exportació. Llegint entre línies, buscava un accés il·limitat a l'oferta autòctona, és a dir, poder comprar grans partides i obtenir preus avantatjosos respecte la competència, i per altra, explorava la possibilitat d'importar seda ja torçada. De fet, la petició 1, 2, 3 i 4 són possibilitats plantejades amb diferent grau d'ambició que aspira a arribar al procés del teixit partint des del mínim cost possible. La 5, 6, 7, 12 i 13 s'orientaven a millorar les condicions d'exportació. Buscaven un posicionament fix en els principals ports, i avantatges fiscals per a l'exportació. I finalment, els altres són de tipus logístic, i fins i tot podríem acceptar un reforç de prestigi de marca en un mercat força competitiu, especialment en allò que afecta a les armes reials, icona de les virtuts i suport governamental que ha assolit aquella companyia.

Per contra, la Junta de Comerç es mostra inflexible en les propostes més delicades, sobretot a aquelles que podrien aixecar susceptibilitats entre els gremis i la concepció mercantilista dominant en el pensament econòmic de l'època. La Junta no estava disposada a trencar, ni tan sols en matèria de privilegis puntuals (com és el cas) el pacte tàcit entre mercat interior, importador a Catalunya de matèria primera, i comprador de productes manufacturats. Pel que fa a les peticions amb repercussions sobre els gremis, la Junta també es mostrava força conservadora, ja que ja feia temps que rebia reclamacions per part de les corporacions d'oficis pels abusos comesos arran de la Reial Ordre del 31/7/1772 (la de desregulació de les manufactures per exportar). Davant de l'equilibri aconseguit amb la proletarització dels mestres en mans del capital dels empresaris, no volien tensar més la situació cedint davant l'intent de la Companyia de Pablo Sagristà de controlar tot el procés productiu.

Malgrat les precaucions preses per la Junta de Comerç, els privilegis obtinguts per aquesta empresa van generar protestes i repulsa per part d'alguns sectors, especialment del gremi de velers de seda de Barcelona, arran de la construcció del seu magatzem

protegit amb les armes reials a la Ciutat Comtal l'any 1779.¹²⁷ Aquell gremi es queixava de la incapacitat dels fabricants de Barcelona de poder competir amb els avantatges de producció de què disposava aquella empresa privilegiada. S'argumentava, la ruïna de tantes famílies barcelonines i el consegüent perjudici a l'erari públic per tal de què el privilegi els fos revocat. Sagristà respongué amb un altre memoràndum demanant a la Junta que respectés les prerrogatives atorgades al privilegi.

La resolució d'Armengol Gener del 5/7/1781, en nom de la Junta de Comerç, fou antològica, ja que suposava una evidència dels profunds dubtes que encara existien en el si de la Junta i el poder d'influència que alguns gremis encara tenien. Així, malgrat plasmar-hi una argumentació que a priori semblava prevenir una aposta pel desenvolupament de la indústria, al final, s'imposaven a la desiderata les contradiccions d'un programa industrialista i de voluntat desreguladora sostinguda sobre la base del privilegi: *El comercio y las fábricas són las venas del cuerpo político; y así como para prevenirlas consecuencias de los vicios que observa el médico en la circulación de la sangre por las del humano, procurará investigar la causa que da fomento al mal para poder aplicar los remedios conducentes a su curación*¹²⁸

El *vici* que Gener observava era la desigualtat, la qual conduïa al sobre enriquiment d'uns i a la ruïna dels altres. Veia, i amb no poca raó, que mentre la llei regulés la producció i assegurés la lliure circulació de mercaderies dins del propi estat, calia que les regles del joc fossin les mateixes per a tothom. De fet, partint d'un argument de caràcter il·lustrat però poc realista, argumentava que la llei que havia de regir la producció hauria de ser idèntica per a tots els súbdits del Rei, i, per tant, haurien de complir les ordenances fins i tot aquelles produccions dirigides a Amèrica, els habitants de la qual també n'eren súbdits. I juntament amb aquest, refutava tots els arguments que pretenien justificar les concessions obtingudes pels fabricants i, sobretot, els privilegis de determinades companyies que resultaven el punt àlgid de la disparitat entre fabricants.

Amb aquest raonament s'inicia un nou gir de la Junta de Comerç que es plasmava amb l'intent de reimplantar les ordenances comunes de la producció de teixits de seda per a

¹²⁷ L'exhibició de les armes reials a la façana principal de qualsevol indústria o magatzem de comerç representava una advertència clara de què aquell establiment disposava de privilegis amb els que la resta difícilment podrien competir. AHCB, fons Junta de Comerç, vol. 36, 58-58.

¹²⁸ AHCB, fons Junta de Comerç, vol. 36, 64-74.

tot el Principat de l'any 1684 i, després, la formulació d'unes noves ordenances al 1781 (que no varen arribar a ser aprovades).¹²⁹

Aquesta ambivalència de la Junta de Comerç, té una raó ideològica en el pensament econòmic il·lustrat de Catalunya.¹³⁰ Per exemple, Capmany, i el seu *Discurso económico-político*, aposta per un reformisme moderat dels gremis, contravenint el posicionament de Campomanes, les tesis del qual eren obertament hostils cap a les corporacions d'oficis. Capmany reconeix les bondats gremials, en tant que garantien estabilitat política i social. Creia que la llibertat industrial podia comportar preus de productes més baixos, però el cost social -i fiscal- de l'atur dels perdedors de la guerra de preus no compensaria els guanys que la llibertat comportaria.

Podem observar com les opinions dels que considerem els pensadors il·lustrats catalans més importants no s'oposen en absolut als gremis. A diferència de les tesis eminentment teòriques dels pensadors castellans, els il·lustrats catalans no podien donar l'esquena a la realitat industrial del país.

Cal apreciar, igualment, que aquest plantejament tampoc contradiu la teoria mercantilista en matèria d'exportacions, ja que el mercat exterior del Principat era Espanya i les seves colònies, mentre que l'única competència que podia tenir la sederia catalana era la de fora del regne. El punt dèbil d'aquest raonament el constitueix el centre productor de València. Posar unes excessives traves a la importació de teixit valencià (amb gran presència a Tortosa) podia ser contestat amb una forta restricció en les importacions de matèria prima procedent del sud. Creiem que aquest fet explica el contrapunt, sovint, hostil de la Junta de Comerç amb el gremi de Nostra Senyora dels Àngels de Tortosa.

El posicionament del gremi de Tortosa, en plena decadència i en una regió tant perifèrica com era la de la zona de l'Ebre respecte a Barcelona o Manresa, devia plantejar alguns interrogants sobre si era convenient blindar les privatives d'aquell gremi o no. Els mercats de Manresa i Reus eren prou potents i orientats a l'exportació com per no témer la competència valenciana, i en canvi, els resultava molt beneficiós el flux de mercaderies entre un costat i l'altre de l'Ebre, tant pel que fa als drets duaners com pel subministrament de primeres matèries per a la sederia catalana.

¹²⁹ AHCB, fons Junta de Comerç, vol. 36, 92-118 i les noves ordenances, AHCB, fons Junta de Comerç, vol. 36, 112-143.

¹³⁰ LLUCH, Ernest: *El pensament econòmic a Catalunya (1760-1840)*. (1973). Barcelona, Edicions 62. p. 27-28 i 46-47.

En molts aspectes, el gremi de Nostra Senyora dels Àngels de Tortosa podia ser un peó prescindible, malgrat el gir progremialista de la Junta de Comerç a partir de la dècada dels anys 80. Aquest gir, que comparteix amb la Junta de València, es troba en la línia de resposta al gir declaradament liberal de la Junta Central de Madrid amb les legislacions del 1786 i el 1789 que, a la pràctica, suposaven la llibertat de fabricació.¹³¹ La Junta de Comerç havia de realitzar un exercici de funambulisme conceptual entre els interessos dels nous fabricants –i els respectius ingressos duaners-, les pressions proteccionistes dels gremis i la perspectiva liberalitzadora que procedia de la Junta Central de Madrid, a la qual institucionalment estava sotmesa.

2.5. La imposició dels contraventors de les ordenances a Tortosa. De manufacturers a importadors i botiguers.

Amb l'impuls manufacturer iniciat a Manresa, a altres nuclis del Principat i el Regne de València, i sota els efectes d'una administració clarament orientada a afavorir els interessos dels nous agents econòmics, durant els anys 70 del s. XVIII, el gremi de Nostra Senyora dels Àngels de Tortosa va entrar en un punt sense retorn.

Els dèbils llaços que unien els interessos dels productors i venedors d'*artefactes* de seda es varen trencar fruit de l'enduriment de les polítiques dels veedors ancorats en imposar una legalitat existent, front d'un altre grup que s'estava acomodant a la nova situació d'importació i venda de productes fabricats en altres ciutats del Principat i de València. Aquesta contradicció va esclatar en forma de plet civil.

2.5.1. El plet en el si del gremi seder. Proteccionistes vs. contraventors.

El conflicte reconduïa el debat, ja no tant des del punt de vista de la fabricació, sinó des de la comercialització. Aquest era el principal punt de tensió, especialment des que la fabricació d'*artefactes* de seda a Tortosa havia anat a menys entre els anys 60 i 80 del s. XVIII.

Aquest cop, el conflicte va començar quan el veedor Joan Grandes (antic majordom i veedor posat per l'Ajuntament) i els veedors escollits pel gremi, Pere Baiges i Francisco

¹³¹ DÍEZ, Fernando: *Viles y mecánicos. Trabajo y sociedad en la Valencia preindustrial* (1990). València, Edicions Alfons el Magnànim. P. 58.

Moreso, acusaren a diversos mestres de disposar a les seves botigues de roba d'una amplitud inferior a les que prescrivien les ordenances: Joan Llopis, Tomàs Camps, Josep Antoni Lluís i Jaume Vilanova –mestres velers- Jaume Codina –perxer- i Josep Vilanova –torcedor de seda-. Fins aquí, res fora del comú. La diferència fou que el dia 21 de gener del 1782 els acusats varen recórrer al Corregidor, i van instar a un plet judicial als veedors, per tal que la justícia determinés d'una vegada per totes allò que estava dins i fora de la legalitat de les últimes ordenances aprovades.¹³²

Els botiguers argumentaven que a les Ordenances no s'havia establert cap tipus de privativa que restringís la venda, ja fos de fabricació pròpia o d'importació. Aquesta obertura, provocà una dinàmica de progressiva conversió dels artesans en botiguers, que venien, tant la producció pròpia com la forana, especialment de Reus, Manresa o València, sent aquesta una proporció cada cop més important.

L'estudi Montserrat Duran sobre les pautes de comercialització del tèxtil durant la segona meitat del s. XVII i primera dècada dels s. XVIII, avala la tesi dels botiguers.¹³³

Observa que, entre les 39 botigues no barcelonines, només a quatre d'elles les importacions superen el 40% de l'estoc de la tenda, entre elles la declaració de teixits de la botiga de Tortosa, de Francesc Lleida, amb un 60,9% de producció forana i un 39,1% de local. D'aquestes quatre tendes, tres d'elles es trobaven en territori pròxim a la frontera catalana: Figueres, Lleida i Tortosa, i, sent l'excepció, la quarta, d'Arenys de Mar –segurament amb una forta influència de les importacions barcelonines.

Els exponents del plet afirmaven que ja eren molt pocs els que teixeixen seda a Tortosa i que aquests la teixeixen per tercers. Immediatament es va constituir el Consell General del gremi, al qual assistiren tant acusadors com acusats, per tal de debatre les fórmules de finançament del procés judicial. El bàndol aperturista o dels contraventors estava constituït, bàsicament, per quatre famílies amb botiga oberta reconeguda, que es diferenciava de l'altre bàndol més tradicionalista.

¹³² AHCB, fons Junta de Comerç, vol. 31, 135-139.

¹³³ DURAN, Montserrat: "El consumo de tejidos en la segunda mitad del siglo XVII a través de los *Manifests de Bolla*" a *VII Congreso de la Asociación de Historia económica*, Zaragoza (2001) (www.unizar.es/eueez/cahe/mduran.pdf). 23/4/2012

TAULA 1.5: Nom, ofici i posicionament en el conflicte dels mestres seders del Gremi de Nostra Senyora dels Àngels de Tortosa. 1783.

CONTRAVENTORS			PROTECCIONISTES		
Amb botiga oberta	Nom	ofici	ofici	Nom	Amb botiga oberta
•	<i>Joan Llopis</i>	galoner	-	Ignasi Castanyer	
	<i>Jaume Llopis</i>	-	-	Joaquim Barceló	
•	<i>Thomas Camps</i>	Veler i tafetaner	-	<i>Juan Grandes o Arandes</i>	
•	<i>Jaume Camps</i>	-	perxer	<i>Juan Roca</i>	•
	<i>Josep Antoni Lluís</i>	veler galoner i	-	Francisco Moreso	
	<i>Benito Lluís</i>	perxer	galoner	Francisco Beltri	
	<i>Jaume Lluís</i>	perxer	veler	Maties Segura	
	<i>Salvador Lluís</i>	Torcedor	perxer i galoner	Carles Enrich Bonaventura Ferreres	
	<i>Josep Antoni Lluís</i>	Veler	-		
	<i>Gracià Lluís</i>	-	galoner	<i>Pere Baiges</i>	•
•	<i>Jaume Vilanova</i>	veler filador i		Ramon Oliver	
	<i>Josep Vilanova</i>	torcedor	filador	<i>Pedro Tadí</i>	
	<i>Vicent Vilanova</i>	-	veler	Francisco Fochs Bonaventura Ferrer	
	<i>Francisco Vilanova</i>	veler	veler	Masià Segura	
	<i>Francisco Traval</i>	torcedor galoner i	perxer		
•	<i>Jaume Codina</i>	perxer			

NOTA: Les assignacions de botiga estan extretes de diferents referències soltes i personalitzades. La no notificació no exclou que possiblement tinguessin botiga oberta, així com la possibilitat que hi hagués més mestres seders del gremi implicats directa o indirectament en aquest conflicte i que no apareixen en aquest quadre.

NOTA 2: En cursiva, veedors/clavari reconeguts al gremi en algun moment; en cursiva i negreta, majordoms en algun moment.

FONT: AHCB Junta de Comerç vol. 31, 135-139 i altres expedients solts. Elaboració pròpia.

El plet judicial no va arribar a concloure's, ja que, per falta de recursos d'ambdues parts, es van veure obligats a arribar a uns acords en forma de pactes:¹³⁴

- Les manufactures pròpies dels mestres galoners, i que es poguessin fabricar a Tortosa, haurien de ser privatives a les botigues, per sobre de les d'importació.
- Es podrien importar totes les robes de flors i vellut que es requerís, sempre i quan estessin subjectes als estatuts de la Reial Junta de Comerç, a excepció de les que eren pròpies de la ciutat.

¹³⁴ AHCB, fons Junta de Comerç, vol. 33, 146.

- Que els torcedors, perxers i velluters tinguessin la mateixa facultat que els velers per poder comprar i vendre les mateixes manufactures.
- I que els costos i les despeses ocasionades per les dues parts pel plet seguit a la Reial Audiència, i anteriorment al jutjat municipal de Tortosa, es pagarien amb el fons del gremi.

La lectura que es pot fer dels pactes assolits és que eren uns acords de mínims i d'un fort component garantista. Els artesans proteccionistes encara actius es varen rendir a la evidència, però aconseguiren privatives per les seves principals produccions, possiblement perquè ja eren poques i tenien un demandant força específic. També es pot apreciar que es va anar assolint la igualtat de condicions per als oficis que integraven el gremi. L'obertura de botigues i l'arraconament progressiu de l'activitat manufacturera front de la comercial igualava els rols i restringia cada cop més la divisió del treball entre oficis relacionats amb el treball de la seda.

En general, podem concloure que del plet en va sortir guanyador –però no reconegut com a tal- el bàndol dels contraventors i botiguers de teixits de seda. Els acords foren acceptats gairebé unànimement; tan sols Jaume Vilanova els va refusar. Ell volia continuar venent els productes, tal i com fins llavors ho havia fet. Això el convertia en l'objectiu dels veedors del gremi i en cap visible de la resistència contra les restriccions imposades des de la corporació d'ofici.

2.5.2. El model procedimental del plet: Gremi, Ajuntament i Junta de Comerç.

El model procedimental del desenvolupament del plet entre els membres del Gremi de Nostra Senyora dels Àngels mereix ser explicat detingudament, perquè posa en evidència la integració entre l'entramat administratiu dels primers borbons i la més important institució del Principat, la Junta de Comerç.

Un cop la instància dels suplicants va arribar a la Junta, aquesta la va remetre cap al Corregidor de Tortosa, el qual havia d'emetre un veredicta orientatiu per a la Junta. Per fer-ho, aquest cridava a les parts implicades constituïdes entre l'Ajuntament de la ciutat, per un costat i a favor dels recurrents, i als responsables del gremi per altre, en aquest cas els veedors que en si mateix constituïen un dels bàndols en conflicte.

Sobre el debat en qüestió, l'Ajuntament de Tortosa només esgrimí l'argument generalista apel·lant a la Reia Cèdula del 22 de novembre del 1778, segons la qual, el govern de Sa Majestat concedia a tots els fabricants del seus regnes les mateixes concessions que havia envestat sobre els Cinc Grans Gremis de Madrid, primer, al gremi de teixidors de València, després, i finalment a les ciutats del Principat de Mataró, Manresa i Reus. Aquest privilegi passava per permetre la fabricació de teixits com els de Lyon, més estrets que requerien menys quantitat de seda i resultaven, per tant, més competitius pel fer de ser més barats.

Els veedors, vocals dels interessos privats del gremi, per contra, reivindicaven les ordenances del gremi com una garantia de la perfecció i la bona construcció dels teixits.

Les dues visions eren elevades per part del Corregidor a la Junta de Comerç i aquesta emetia finalment veredictes. En aquest cas, la Junta de Comerç decantà la balança a favor dels teixidors, tot aprofitant la resolució per implantar la llibertat de fabricació de seda per a totes les places del Principat.

Disposem a més, d'una altra font, aquest cop tant simpàtica com reveladora, que ens explica l'entramat decisor en el si del consistori tortosí mentre s'exposaven els arguments dels uns i els altres davant del Corregidor de Tortosa.

Pere Baiges escrigué una carta a Josep Pujol i Tayó, de la Junta de Comerç¹³⁵ Amb ella intentà desacreditar el veredictes de l'Ajuntament tortosí argumentant que els individus que va cridar la ciutat no eren veedors i, segons ell, estaven incapacitats per discernir sobre el tema. Afirmava que els testimonis de Francisco Traval i Fèlix Vergés eren totalment parcials i que l'Ajuntament els va escollir deliberadament, ja que, per a Baiges, el més lògic hagués estat escollir a Juan Grandes, el tercer veedor del gremi, nomenat aquest per l'Ajuntament.

Segons aquesta carta, Traval i Vergés van anar *per fer bona obra als qui vénen i fabriquen les mercaderies falsificades*, ja que Thomàs Camps era regidor de l'Ajuntament i *va empenyar* als altres membres de l'Ajuntament per a que li fessin bona obra. Finalment, Baiges acaba la carta insinuant un suborn:

¹³⁵ AHCB, fons Junta de Comerç, vol 31, UD 319. p 131-134.

En fi, en vs confio i espero se prendran lo treball de afavorirme, donant los pasos que tinguen per convenientes a fi de poder quedar victoriosos en un asunto en que tant clarament ens asisteix la raó i la justícia. I no reparen vostès en los gastos que pujan ocasionarse, que de tot quan sia quedaran satisfets com ja los tinc insinuats en més antecedents.

Més enllà de l'anècdota, el què queda clar es el joc d'influències entre manufacturers i els comerciants en el si del consistori, la qual cosa esdevé el contrapunt al poder gremial. Tal circumstància posava de manifest la progressiva dissolució del gremi com a unitat d'interessos i preveia el col·lapse de la institució com a front civil. L'oposició entre parts i la no acceptació per part del gremi de les resolucions elevades a la Junta de Comerç per part de l'alcalde-corregidor de Tortosa favorables als productors i importadors de teixits de seda fora de llei va arribar a l'extrem de presentar-se un plet a partir del 1782 entre els dos bàndols del gremi de Nostra Senyora dels Àngels.

Mamés Cisneros exposa, analitzant el cas de Barcelona, que d'ençà la Guerra de Successió els ajuntaments quedaren controlats per una elit comercial i noble, mentre que la influència de les corporacions d'oficis fou menystinguda i anorreada (almenys durant la primera meitat del s. XVIII). A partir dels anys 60 ja s'introduirà el *síndic personer* als ajuntaments per tal d'exercir de protector dels interessos privats.¹³⁶

La seva presència es féu notar especialment als anys 80, quan el gremi aconseguí la col·laboració dels agents de l'ordre municipals per poder entrar i realitzar inspeccions a les diferents botigues d'articles de seda de Tortosa. L'Ajuntament, però, en la mesura de les seves possibilitats, sempre recolzarà els interessos dels comerciants, o almenys exercirà de contrapoder per tal d'evitar abusos contra els membres de les professions liberals, especialment dels mercaders, principals afectats per les inspeccions i les privatives de les corporacions d'oficis.¹³⁷

¹³⁶ CISNEROS SALA, Mamés: *Artisanos y comerciantes en el periodo de las realizaciones (1758-1788)* Trabajo de iniciación a la investigación (2005)., tutoritzat per Joaquim Albareda Salvador. Institut Universitari d'Història Jaume Vicens Vives. Universitat Pompeu Fabra. p. 215-218.

¹³⁷ Hom podria incloure aquesta animadversió dels càrrecs municipals contra els representants de les corporacions d'oficis tradicionals, com una represàlia més derivada del conflicte obert pels gremis de les ciutats contra la pràctica que Josep Maria Torras definí com la *venalitat dels oficis municipals* càrrecs en el sí dels consistoris catalans, arran de la càrrega sobre la fiscalitat del cadastre, el cost dels càrrecs municipals, no tant electes com comprats per part de les oligarquies a un govern àvid d'ingressos. TORRAS, Josep Maria: *Los mecanismos del poder. Los ayuntamientos catalanes durante el s. XVIII*. (2003). Barcelona. Crítica. p. 101-127. Un conflicte com els que descriu Torras de l'ofensiva gremial, l'hem pogut localitzar en el cas de Tortosa, durant els anys 1750 i 1752 a la Reial Audiència del Principat. ACA, Reial Audiència, plets civils, 21296.

Així, si bé els interessos del gremi a l'Ajuntament són guardats pel síndic personer, l'Ajuntament farà el mateix a través de l'elecció circumstancial d'algun veedor nombrat per ell, per tal de que les comunicacions entre la Junta de Comerç i el gremi tortosí pogués disposar d'una lectura alternativa a la eminentment proteccionista que afavoria els interessos dels productors.

El joc, per tant, resulta molt interessant i es converteix en el baròmetre sobre quins sectors professionals, i per tant, programa polític tenen hegemonia i recolzament social i polític. En això, almenys a Tortosa, el gremi de Nostra Senyora dels Àngels rarament obtindrà el recolzament polític, segurament com a conseqüència de la seva decadència i pel fet de què el grau d'influència política és directament proporcional a l'impacte econòmic que un sector o grup social té sobre el conjunt de l'economia urbana.

2.5.3. La situació després del plet: represàlies i divisió social dels integrants del gremi.

Els acords que havien posat fi al plet no acabaren amb les diferències existents entre les dues realitats socials dels gremis. Per un costat hi havia la cúpula gremial, formada pel majordom i els veedors i, per altra, contraventors, encapçalats per Jaume Vilanova.

Les primeres referències a la divisió gremial les trobem el mateix 1782, quan les diferències entre bàndols es tornaren a posar de manifest arran de l'elecció dels veedors. El gremi havia escollit a Baiges i Moreso, però Llopis i Codina apel·laren contra la deliberació del gremi a la Reial Audiència del Principat per a que impugnés l'elecció en tant que els dos escollits havien tingut un posicionament manifest durant el plet i que allò perjudicava clarament els seus interessos. La Reial Audiència adoptà una solució de compromís tot refusant la idea de impugnar l'elecció, però a canvi nombrà per al càrrec de Majordom, a Joan Roca, del qual, per referències inconnexes amb el cas concret, coneixem que, malgrat situar-se al bàndol proteccionista del plet, per altra banda tenia una botiga oberta, de manera que s'estimava que no perjudicaria en excés al bàndol interessat en la comercialització.¹³⁸

¹³⁸ ACA, Reial Audiència, Registres 929, p. 288. 13/7/1782.

A partir del 1784, les hostilitats es manifestaren de nou i les dues parts acabaren recorrent a la Junta de Comerç. El conflicte el reiniciaren Vilanova i Codina, els quals denunciaren a Baiges per suborn; mentre que en Baiges es presentava com un galoner empobrit per culpa de l'avarícia dels *rics*, els quals havien portat a la decadència la manufactura de Tortosa a través de la importació de manufactures que incomplien les ordenances. Afegia que, d'ençà que fou elegit veedor del gremi, els fabricants i comerciants més rics li feren boicot al seu taller i als seus productes:¹³⁹

“Se juntaron todos aquellos que dan de trabajar, y para que yo no tubiera voto en dicho gremio me quitaron el darme que trabajar, ni a mi, ni a atres [sic.] quatro que eramos del voto de las Reales Ordenanzas, y fué preciso desemparar la familia y marchar a trabajar fuera de la ciudad, [...] y teniendo que trabajar yo para dicho Jayme Codina [...] me dijo que no queria darme que trabajar. [...] Tenian convenio de no tomar mercaderia echa de mi casa, ni torsarme seda los tersedores, pues me he tenido de valer de amigos, para que me la torsieran sin saber que era mia [...]”

En el seu escrit, Baiges descriu una situació d'oligopoli força perfilada al mercat de Tortosa i caracteritzada per dos fets. Primer, la posició dominant no es situava en la producció, sinó en la comercialització, ja que eren els propietaris de les principals botigues els qui determinaven la demanda, i els teixidors de Tortosa havien de produir en funció de la voluntat dels primers. Segon, els botiguers no controlaven el subministrament de seda, sinó que cada teixidor comprava la que necessitava. Podem comprovar-ho en una relació de productors de seda dels anys 1759-1762, on d'un total de 34 persones i 2.993 lliures d'aquesta fibra produïdes pels mateixos, únicament 2, amb 186 lliures produïdes, eren mestres seders del gremi tortosí.¹⁴⁰ Els únics cognoms de botiguers que podem identificar entre els productors de seda és el propi Jaume Vilanova, Domingo Roca, possiblement familiar del qui va ser majordom del gremi Juan Roca, i el Dr. Lleida.

El pes que tingué Vilanova en tot el procés contra la cúpula dirigent del gremi i la seva capacitat per influir entre els torcedors de seda, probablement tenia a veure amb la seva posició dominant al mercat de matèria primera. Igualment, es podria especular sobre una possible organització del mercat seder que actués com a *lobby* de pressió sobre els manufacturers, ja que no es pot parlar d'un productor hegemònic sobre la resta. En qualsevol cas, en Jaume Vilanova tenia un peu a cada sector, fet que contextualitza

¹³⁹ AHCB, fons Junta de Comerç, vol. 20, 29.

¹⁴⁰ AHCTE, fons municipal, papers; rebudes imposicions, caixa 56. *Tabla de asientos 1759-1762*.

perfectament el seu intent d'acabar amb el poder del gremi, l'únic contrapoder amb el que topava frontalment.¹⁴¹

Finalment, cal mencionar el fet de que Baiges es veiés obligat a migrar de la ciutat – encara que fos temporalment- per poder treballar. Aquesta breu referència ha resultat molt reveladora, ja que si ho creuem amb les dades quantitatives que indiquen la reducció del nombre de mestres seders, ens perfila un context més que probable de migració professional, que valdrà la pena estudiar en un futur.¹⁴²

És necessari realitzar una aproximació al perfil de negoci que tenien personatges com Vilanova i Codina, juntament amb Thomàs Camps o Francisco Traval que són, lògicament, els qui més presència tenen entre els manuals notariais de l'època. Sense entrar en una valoració individualitzada de cadascun d'ells i a falta d'un buidatge més sistemàtic del fons notarial de Tortosa de la segona meitat del s. XVIII, podem afirmar que el grup dels contraventors o botiguers del gremi de Nostra Senyora dels Àngels, constituïen un dels pilars fonamentals de l'oligarquia econòmica tortosina. Els seus negocis eren molts i diferents, sent el principal la compra-venda de propietats urbanes i rurals.¹⁴³ Aquesta activitat era fonamental per recolzar la seva activitat usurària. Crèdit i garantia hipotecària anaven lligats de la mà, de manera que l'adquisició de finques i cases dins i fora del perímetre emmurallat tortosí constituïa la millor manera de

¹⁴¹ A l'obra de TORRAS, Jaume: *Fabricants sense fàbrica...*, 147 es descriu una situació de domini similar a la dels botiguers de teixits de seda sobre els artesans. En el cas dels Torelló d'Igualada, Jaume Torras descriu com aquests, l'any 1745, disposaven de teixidors que teixien com i quan ells volien, ja que els Torelló eren els propietaris dels mitjans de producció. En el cas tortosí, els mestres botiguers tenien el control sobre l'oferta i la seva força raïa de la capacitat de decidir si omplir les respectives botigues de teixits procedents dels obradors locals o els d'importació.

¹⁴² S'ha intentat positivament un procés de migració de mestres seders tortosins a altres centres manufacturars d'aquesta mena a Catalunya, especialment a Reus i Manresa. Després d'haver fet un repàs als cadastres i, en el cas de Reus, també als fons de llibres sacramentals buscant indicis de mestres seders nouvinguts procedents de la capital del Baix Ebre, hem trobat alguna concordància de cognoms però en cap cas informació relativa al seu lloc d'origen. Els estudis existents sobre mobilitat de mestres seders estudien bàsicament l'atracció de Barcelona sobre el Camp de Tarragona, i d'aquest últim sobre les comarques immediates, sent especialment destacables els treballs de Josep Maria T. Grau Pujol i Roser Puig sobre la Conca de Barberà, la Segarra i Reus. PUIG, Roser: "Aprentes de teixidors de vels del camp de Tarragona i la conca de Barberà a Barcelona (192-1737)" a *Quaderns de Vilaniu*, 62. 2012. p. 73-78. GRAU, Josep Maria; PUIG, Roser: "Aportació de mà d'obra de la Conca de Barberà a la capital econòmica del Camp de Tarragona a l'inici de l'època contemporània" a *Aplec de Treballs*, 23. 2005. p. 97-122. PUIG, Roser: *Els aprendes de Reus al final del s. XVIII (1773-1793)* (1992). Reus. Edicions del Centre de Lectura. p. 87-94. Tanmateix, sobre el comportament migratori del col·lectiu aquí objecte d'estudi no n'hem trobat referències però sí antecedents en època moderna de com la ciutat de Reus exercia una forta atracció sobre col·lectius de mestres artesans de les Terres de l'Ebre que es trobaven en una situació difícil, especialment els moriscos del s. XVII: SERRA, Eva: "Els moriscos de reialenc de les Terres de l'Ebre. L'administració de Galceran Albanell, batlle i alcaid de la batllia de Tarragona" a *Manuscrits*, 28. 2010. p. 116..

¹⁴³ AHCTE, fons notarial, Mondelí caixa 946, 10/10/1775, 103.

consolidar el capital mòbil i treure'n benefici amb la renda agrària i els subestabliments emfitèutics. Igualment compraven i venien les pensions de censals, molts d'ells creats per la pagesia o la pròpia menestralia urbana amb diferents congregacions eclesiàstiques de la ciutat o pel propi Capítol de Canonges de Tortosa.¹⁴⁴ La tercera gran activitat inversora que realitzaven era l'adquisició d'arrendaments de drets de qualsevol senyoriu: en Jaume Codina, per exemple, adquirí els drets dels molins fariners de Beseit i Arnes, a més d'arrendar algunes finques d'horta del Capítol de Canonges de Tortosa,¹⁴⁵ en Francisco Traval era l'apoderat del comanador de l'Ordre de Sant Joan i arrendatari de les rendes de l'antiga comanda del Temple de Tortosa, a més de ser l'arrendatari del dret d'Imperiatge, cera, mel i quincalla d'aquesta ciutat,¹⁴⁶ i Thomàs Camps arribà a adquirir els drets sobre la pesca al territori de Tortosa, propi del Reial Patrimoni.¹⁴⁷

Pel que fa a l'abast territorial de les seves actuacions, cal tenir en compte que aquesta nova classe de menestrals actuaven a una escala territorial superior a la de la resta d'artesans. En alguns casos, això s'explica pel seu origen, sent el cas de Jaume Codina, el més clar. Aquest era originari de Manresa, i mai va perdre el contacte amb la seva família i els seus germans, amb els quals feia negocis, especialment amb Salvador Codina, el seu germà, perxer de Manresa, i amb els altres germans, Francesc, establert a València i Mariano, instal·lat a Madrid.¹⁴⁸ O el cas dels Camps, que procedien de Cretes, vila de la Franja de ponent amb un fort vincle amb Tortosa. I d'altres, tenen un abast internacional; tal és el cas dels Traval. En Francisco Traval, natural de Tortosa juntament amb els seus fills Joaquim i Ramon, regien la companyia *Francisco Traval e hijos* de negocis variats: es dedicaven a la intermediació de lletres de canvi, al foment de fàbriques i bancs i al nòlit de vaixells amb càrregues a Europa i Amèrica. Comerciaaven amb grans, fruits i olis d'Aragó, tenien interessos en una fàbrica de sabó i

¹⁴⁴ AHCTE, fons Comptaduria d'Hipoteques de Tortosa, num. 27 (1793), 424

¹⁴⁵ AHCTE, fons notarial, Mondeli caixa 949, 17/3/1781, 29. i Fàbregas, caixa 884, 22/2/1778.

¹⁴⁶ AHCTE, fons notarial, Estupiñà caixa 1106, 18/1/1777, p 43 i Mondeli, caixa 949, 13/3/1781, 27.

¹⁴⁷ AHCTE, fons notarial, Alberni caixa 1261, 16/9/1782, 383.

¹⁴⁸ AHCTE, fons notarial, Alberni caixa 1257, 11/7/1776, 219 i Mondeli caixa 949, 1/2/1782, 5 i 17/3/1781, 29. A l'obra d'Àngels Solà apareixen insitents referències a la família Codina, però en cap cas em pogut verificar si alguns dels personatges d'aquesta família estan directament emparentats amb els codina que nosaltres estudiem. Així mateix, s'ha intentat, encara que infructíferament, trobar entre els protocols notariaus a l'Arxiu Comercial del Bages, referències que poguessin identificar a partir d'homologar relacions familiars a les identificades als protocols de Tortosa. Caldria poder focalitzar en un futur estudi el funcionament intrafamiliar d'aquest negoci a tres bandes que podria explicar el paradigma de diàspora mercantil i industrial manresana sobre les zones més perifèriques del Principat en un estadi de transició entre la comercialització i la producció in situ.

SOLÀ, Àngels: *Aigua, indústria i fabricants a Manresa (1759-1860)* (2004). Manresa. Col·legi d'Enginyers tècnics industrials de Manresa.

comerciaven a escala menor amb fusta i paper.¹⁴⁹ Sota aquell ventall d'activitats, el torn de torçar seda quedava en un segon pla.

La política matrimonial també és necessària per entendre la dinàmica de polarització en bàndols d'interessos contraposats. L'aliança entre Jaume Codina i Jaume Vilanova estava segellat amb el matrimoni entre Maria Antònia Codina i Vicent Vilanova. Hem observat, a més, que existia una preferència per casar els fills primers amb filles de famílies de comerciants consolidats, com ara els Camps amb els Mur, els Vilanova amb els Estrany i els Alaix o els Codina amb els Vergés, tot i que, d'aquest últim cas, desconeixem el grau de parentiu. De fet, les seves manifestacions públiques sempre son en qualitat de comerciants de productes agraris i *vàries mercaderies*, la qual cosa ratifica la importància de la rama del comerç en la seva activitat econòmica. El cas més fefaent que s'ha localitzat és el testioni de Jaume Codina, Thomàs Camps i Joan Llopis, juntament amb altres comerciants com Ramon Laborda, Gracià Vergés o Vicent Oliver com a valedors dels beneficis que ocasionaria per al comerç de la ciutat la erradicació d'alguns impostos municipal que gravaven el transit de mercaderies per la ciutat de Tortosa i el seu terme.¹⁵⁰

En canvi, les famílies de comerciants buscaven emparentar-se amb famílies ja ennoblides.

Per últim, cal destacar que rarament apareix la seva activitat com a mestres seders entre els protocols notariais consultats, la qual cosa ens porta a pensar que aquesta ja era realment subsidiària respecte la resta. No hi ha dubte, però, que tals activitats els consolidaren com a grup dominant, i va relegar els vells productors no capitalistes a una situació absolutament subsidiària, com ho demostra el text amb el que Pere Baiges lamenta la seva situació.

Retornant al conflicte obert, Vilanova i els altres contraventors, que li donaven suport, reivindicaven la permissivitat de les ordenances a l'hora de garantir el dret de qualsevol individu a realitzar activitats comercials tant al detall com a l'engròs, dret que era reconegut pel fet que a Tortosa no existia gremi de comerciants pròpiament dit. Així mateix reivindicaven que les fàbriques locals no eren suficients per abastir la demanda

¹⁴⁹ Biblioteca de Catalunya. Junta de Comerç, lligall XLV caixa 61/72,43 i 44.

¹⁵⁰ AHN, fons Consejos, 22610, num 3. *Informe del síndico personero Juan Perera sobre la decadencia de las artes, la agricultura y el comercio*. 21/2/1768.

de tot el corregiment, i que, des de feia molt temps, els veïns de Tortosa tenien “*el mayor aprecio a los tejidos de seda de Valencia* i que aquests *exceden mucho en adelantamiento y perfección a los de la ciudad de Tortosa.*”¹⁵¹

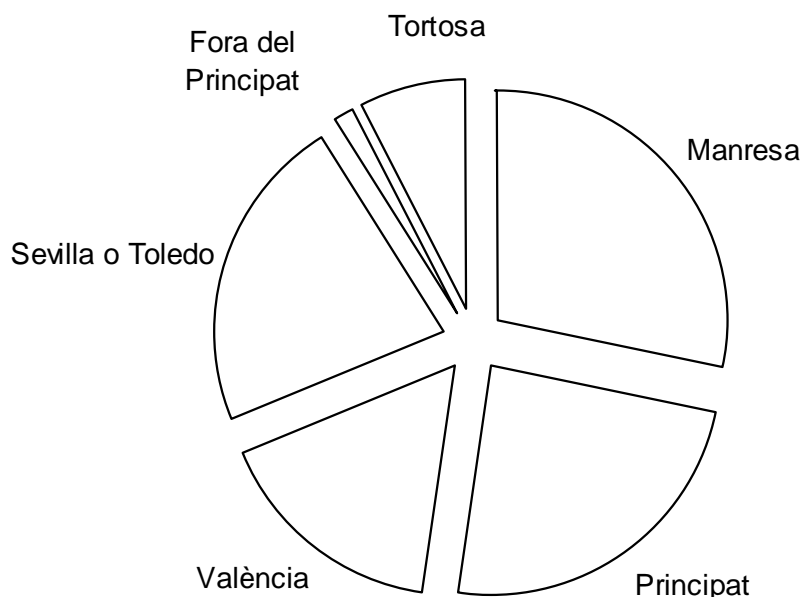
Per la seva part, i davant l'arribada cada cop més pronunciada de teixits forans, els manufacturers sotmesos a la imposició de la demanda dels propietaris de botigues, tot el que podien fer era aprofitar les seves prerrogatives com a veedors del gremi i perseguir les manufactures importades, comportament que ni tan sols l'alcalde corregidor va poder evitar, tot i que en cada inspecció que els veedors realitzaven, anaven acompanyats per l'agutzil municipal per evitar abusos i accions violentes.

Les reclamacions de Vilanova i dels altres afectats, aconseguiren que la inspecció de Baiges fos posada en dubte i que la Junta de Comerç comissionés a Pau Puiguriguer, familiaritzat des de feia temps en l'afer del gremi tortosí, per inspeccionar personalment les mercaderies confiscades pel gremi a les botigues de la ciutat de Tortosa i verificar si efectivament aquells productes contravenien les ordenances del gremi. L'informe Puiguriguer permet fer una petita aproximació a la procedència de les manufactures il·legals:¹⁵²

¹⁵¹ AHCB, fons Junta de Comerç, vol. 20, 67-69.

¹⁵² A continuació presentem les tendes inspeccionades i el % de mocadors confiscats per a cadascuna d'elles: la de Jaume Codina (26,4%), Domingo Roger (5,3%), Joan Lescura (3,7%), Jaume Vilanova (42%) i Joan Llopis (cinc vares i un pam de seda).

GRÀFIC 1.2: Procedència dels mocadors requisats per incompliment de les ordenances de Tortosa. 1784.



NOTA: No es contempla a la gràfica la partida de 5 vares i 1 pam de roba de seda valenciana de la tenda de Joan Llopis, ni 12 mocadors de Jaume Vilanova sense procedència reconeguda.
 FONT: AHCB, fons Junta de Comerç. Vol. 29, 84-87. Elaboració pròpia.

Aquesta gràfica és una mostra, si no representativa, sí orientativa del que hom es podria trobar en una botiga d'articles de seda de Tortosa a finals del s. XVIII. La producció autòctona defectuosa no arribava al 10% (possiblement pel fort control dels veedors del gremi), mentre que Manresa i el Principat ocupaven un 52%. Per les limitacions descriptives de la font, no podem especificar millor les procedències, però els mocadors del Principat podem pràcticament assegurar que devien ser manresans, reusencs o barcelonins, els principals centres seders de Catalunya. Pel que fa a la procedència valenciana, quedà en un tímid 26%, circumstància que només podem atribuir a una situació conjuntural o bé a la tipologia de teixit contemplat, doncs a efectes pràctics, la sederia valenciana estaria, a jutjar de les demés notícies de caràcter descriptiu dels veedors de Tortosa, al mateix nivell de la producció del Principat, o fins i tot per sobre.

Durant la segona meitat dels anys 80 i la dècada dels 90 les tensions entre botiguers i veedors continuarà present, especialment mentre aquests últims rebran el suport de les autoritats econòmiques del Principat. L'observança de les ordenances no es posarà en

dubte en tot aquest període, i es proposaran mesures que permetin la convivència d'un mercat ampli i unes ordenances de tipus localista mitjançant normatives com la Reial Ordre del 22/12/1789, que pretenia que tots els productors identifiquessin la seva obra amb un segell que distingís l'obrador i la ciutat a la qual pertanyia, per assegurar-se del compliment de les respectives normatives.

Això fou aprofitat pels veedors de Tortosa per atacar els contraventors que oferien teixits de seda sense identificar davant de la Junta de Comerç (1798). No obstant, la Junta de Comerç ja no els va fer cas. Les valoracions que en féu la instància barcelonina són exemplificatius del paper residual al que relegaren les organitzacions gremials:¹⁵³

- Que els frauds de què acusaven els contraventors eren imaginaris i que només constituïen una miserable excusa per garantir-se la supervivència.
- Que donat la poca oferta de producció pròpia, no es podia prohibir la importació de gèneres.¹⁵⁴
- Els acusava de voler apujar el preu de les manufactures pel bé del seu enriquiment, en contra dels beneficis del lliure comerç.

Aquella resposta va ser contundent i marca la fi del període en el que la Junta de Comerç donava suport al gremi de Nostra Senyora dels Àngels. El gremi seder de Tortosa ja era massa dèbil com per sostenir-hi segons quines prerrogatives, i protegir-lo ja no resultava profitós, sobretot per les pèrdues que ocasionaria a l'erari públic en concepte de drets duaners.

Entrats al s. XIX i a les portes de la Guerra del Francès, els obradors de seda ja havien desaparegut i les botigues tèxtils s'havien reduït substancialment.¹⁵⁵ Algunes havien canviat de mans, d'altres n'havien obert de noves, i d'altres ja s'havien transformat en companyies totalment dedicades a la importació de teles de seda i cotó. Mentre que a altres llocs, com Manresa, el retorn de capital colonial ajudà a la reconversió sectorial de la seda al cotó, a Tortosa, la possibilitat de trobar una via industrialista va quedar

¹⁵³ AHCB, fons Junta de Comerç. Vol. 33, 158 i ss.

¹⁵⁴ A Tortosa hi havia en funcionament sis telers de veles funcionant dos mesos l'any i tres torcedors de seda que exercien poc temps el seu ofici per falta d'*ensarjadores*. A més, els fabricants es veien obligats a tenyir les sedes a Reus o València per l'existència de només tres tintorers a la ciutat. Segons LL. VIRÓS, "Llenguatge i tecnologia dels vetaires manresans (vocabulari tradicional de la cinteria)" a Miscel·lània d'estudis del Bages 10, 1997. p. 211, l'*ensarjadora* era una petita màquina que servia per omplir els rodets de veta. El problema, doncs, raïa de la falta de capital inversor propi o aliè que els proporcionés als mestres torcedors mitjans per incrementar la seva productivitat.

¹⁵⁵ Per a més informació i identificació dels establiments de venda al detall de productes tèxtils, vegeu *Almanak mercantil o Guía de Comerciantes para el año 1808*.

vetada fins i tot abans que s'hi donessin les condicions adients.¹⁵⁶ Els resultats foren similars als que apunta Llopis per al cas de la crisi de la *pañeria* extremeña: l'inici d'una nova dinàmica on el sector primari pren definitivament la iniciativa entre totes les activitats econòmiques de la regió, a partir de les roturacions agràries, que no només alimentaria un creixment de la població, sinó també absoriria més i més mà d'obra restant simultàniament pes relatiu a les activitats manufactureres que restaven inertes i sense perspectives de futur.¹⁵⁷

2.6. Discussió del capítol.

En el present capítol s'han pogut enumerar els factors i les conseqüències de la crisi del gremi de Nostra Senyora dels Àngels de Tortosa, dedicat al torçat, filat i teixit de manufactures de seda. Situant el punt de partida de la crisi a la dècada dels anys 60 del s. XVIII, s'han identificat diferents factors que enuncien la crisi d'aquella indústria, entre els que destacaven: la caiguda del teixit local, mentre que el filat de seda i la comercialització de la seda com a matèria primera obtingueren un fort impuls arran de la demanda de tots dos elements per part dels productors de teixits de seda en creixement d'altres viles del Principat, especialment Manresa i Reus. En segon lloc la concentració de diferents oficis dins del mateix gremi, quan en anterioritat es regien per corporacions diferents, indicador inequívoc de la progressiva reducció del número de mestres que treballen en el sector. En tercer lloc, com a conseqüència directa del primer factor i segon factors, la renovació de les ordenances que regien el gremi (1778), les quals intentaren limitar les dinàmiques que conduïen cap a l'estrangulament de la ja afeblida manufactura tortosina. Les noves ordenances concretaven els rols dels mestres i dotaven als veedors del gremi de la potestat de realitzar una observança estricta (i en algun cas, punitiva) de la qualitat i legalitat de les manufactures, tant de les produïdes pels mestres tortosins com per a aquelles importades d'altres punts del Principat o

¹⁵⁶ El pas de la seda al cotó a Manresa ha estat estudiat per diversos autors, però OLIVERAS, Josep: *Desenvolupament industrial i evolució urbana a Manresa (1800-1870)*. (1979) Manresa, Caixa d'Estalvis de Manresa. p.43. Ho sintetitza molt gràficament manllewant un text del 1831, on s'atribueix la decadència de la indústria sedera, no tant per la competència de Lyon o la incidència de la plaga de la Pebrina, que afectava a les moreres, sinó a la pèrdua del mercat colonial americà. A jutjar per aquell text, el principal factor de reconversió sectorial fou el capital circulant que, vetat al comerç de productes de seda a les Amèriques, retornà a la capital del Bages i es diposità en forma de fàbriques de filat de cotó, necessari per la creixent indústria d'indianes barcelonina.

¹⁵⁷ LLOPIS, Enrique: "La formación del desierto manufacturero extremeño: el declive de la pañeria tradicional al final del Antiguo Régimen" a *Revista de Historia Industrial*, 3. 1993. p. 41-64.

València. El gir conservador de les noves ordenances, que en el seu moment gaudí de la connivència política de la Junta de Comerç de Catalunya, aviat va veure com aquesta situació es capgirava tant per part de la Junta com per part de la meitat dels propis mestres agremiats.

Per un costat, la Junta de Comerç i també des del propi govern de Madrid, es començà a legislar a favor dels nous productors que, sorgits d'unes ordenances més permissives de gremis com el de Manresa, havien iniciat una dinàmica que els portà a sobrepassar els límits de la demanda de la seva regió i iniciaren una expansió pels mercats de Catalunya, Espanya i Amèrica. La competència amb els grans centres de producció europees com Lió, va fer que les autoritats borbòniques permetessin poc a poc (mitjançant un reguitzell de pragmàtiques, Reials Ordres i privilegis personals) produir al marge de les ordenances dels respectius gremis, tot saltant-se les regulacions del mercat laboral i els criteris de qualitat, amb el que obtenien manufactures amb preus molt més competitius que les de factura tradicional. Aquestes manufactures liberalitzades, tant catalanes com valencianes, irrompien al mercat tortosí, tan per venda directa com a través d'intermediaris, els quals no eren altres que bona part dels mestres seders de Tortosa que, a falta de la llibertat de fabricació i dels mitjans de producció per ser competitius, s'especialitzaren en obrir botigues on, a més de vendre les seves manufactures, venien les de fora. Les files d'aquest bàndol s'engreixaren també a partir de mestres nouvinguts d'altres ciutats, on obriren obrador i botiga, però que a la pràctica eren la porta de sortida de les manufactures que els seus familiars produïen al marge dels gremis al seu lloc d'origen.

Serà especialment aquest últim factor el que desencadenà una crisi interna en el gremi tortosí, el qual desembocà en un plet civil del 1783, el qual, malgrat no arribar a concloure's, culminà amb un pacte entre parts i s'acordaren uns punts mínims d'enteniment, que, malgrat apaivagar el conflicte, tampoc fou capaç de solucionar-lo. Els contraventors emergiren com a guanyadors no reconeguts, en part, gràcies al suport implícit que aquest bàndol obtenia dels comerciants i de les autoritats municipals i corregimentals. El plet del gremi es traslladà a l'òrbita política, i amb això, es posà igualment fi a l'àmbit del gremi seder com a front polític contra les autoritats municipals borbòniques, com de fet sí que ho continuava sent altres gremis de la ciutat com el gremi de pagesos.

Per altra banda, la situació post plet deixà un panorama de represàlies especialment entre els individus que havien manifestat posicions més intransigents entre les parts, tant

pel costat dels veedors més estrictes, com per part dels mestres -que ja podríem anomenar botiguers importadors de teixit-. Aquests últims, alguns força enriquits, s'havien fet amb el control del sector, convertint-lo en una mena d'oligopoli on una minoria podia evitar que certs mestres hostils poguessin adquirir seda torçada o a la primera matèria. Aquet col·lectiu, segons hem pogut demostrar, s'havia enriquit amb aquesta pràctica i amb d'altres formules disponibles entre les possibilitats del capitalisme en desenvolupament, com ara la colonització de terres, la formació de companyies comercials de compravenda de fruits o manufactures o l'adquisició de drets municipals, senyorials o del Reial Patrimoni.

Si mirem més enllà els fets estrictament narrats podem apuntar la idea de que la dissolució del sector seder tortosí podria estar relacionat amb la no arrencada industrial de Tortosa, almenys a través del teixit de seda com ho van fer altres ciutats de referència, com les ja referides Reus o Manresa. La crisi del gremi seder de Tortosa podria ser-ne un element indicatiu, en tant que permet entreveure un perfil més netament comercial que industrial per a l'oligarquia que disposava de capital susceptible de ser invertit en activitats econòmiques. Observadors contemporanis reivindicaven el potencial del territori perquè hi pogués irrompre la indústria tèxtil, però aquesta mai es va arribar a implantar.¹⁵⁸ Cal tenir en compte, però, les conclusions de Kriedte, Medick i Schlumbohm, on es restringeix la vinculació directa entre protoindustrialització i industrialització a aquells territoris on la primera fase de la revolució industrial, la de producció de béns de consum, fou molt primerenca. Allí on aquestes condicions no es donaren, la relació entre un i altre fenomen es trencaren, i com en el cas de Tortosa, fins i tot s'arribà a un punt d'involució.¹⁵⁹

¹⁵⁸ En JORDÁN, Josep "Geografía...", 144. afirmava el següent: «[...] No hay duda, que el terreno de la jurisdicción de esta ciudad [Tortosa] es el más a propósito para todo género de frutos, si los naturales fueran más aplicados a la agricultura, y hubiese más población, como la hay en el resto del Principado, por haber introducido y fomentado la industria y las manufacturas; cuyo ejemplo no han querido imitar los de Tortosa [...]» I en Jaume Caresmar a JUNTA DE COMERÇ DE BARCELONA (LLUCH, Ernest, ed.), Discurso sobre la agricultura, comercio e industria del Principado de Catalunya 1780, Barcelona, Editorial Alta Fulla, 1997, 333, reflexionava sobre aquesta qüestió de la següent manera: «Aquel territorio se considera más a propósito para las fábricas de indianas, por la abundancia de aguas que tiene y porque pueden recibirse en sus puertos en derecho los algodones que vengan de afuera, lo qual es natural que se verifique a proporción que se vaya extendiendo el libre comercio y se prueben sus ventajosos efectos.»

¹⁵⁹ En KRIEDTE, Peter; MEDICK, Hans; SCHLUMBOHM, Jürgen: *Industrialización...* p. 201-202 apunten que els processos d'involució es devien a una multiplicitat de factors, d'entre els quals la competència interregional i la diferent capacitat adaptativa a les condicions de la demanda o a la reestructuració de preus. Segons aquests autors, tals condicionants es produïren a llocs d'Europa com l'oest i el sud de França, Flandes, Westfalia de l'est, Hessen, Württemberg o Silèsia.

Manllevant exemples més concrets, Emili Giralt féu una interessant reflexió sobre les conseqüències de la crisi del sector seder a València seixanta anys més tard que en el cas tortosí. Superant la tradicional argumentació dels factors exògens de la crisi, com era la imputació de la crisi a la plaga de la pebrina, identifica la crisi de la sederia valenciana com un problema de capitalització, la falta de modernització o mecanització del sector i la falta de protecció aranzelària.¹⁶⁰ No fou, per a València, una crisi per falta de matèria primera, ans al contrari, la caiguda dels preus de cotització de la seda indiquen que la demanda interna havia caigut, i no per condicionants demogràfics, sinó perquè el mercat valencià havia estat colonitzat per la manufactura estrangera, destí idèntic al que va patir el vell gremi de Nostra Senyora dels Àngels. A Tortosa primer, i València, i tants d'altres nuclis que havien tingut una important indústria sedera, els reptes de la modernització els van superar i es convertiren en mercats propis dels increments de productivitat d'altres nuclis de producció.

¹⁶⁰ GIRALT, Emili: "Problemas históricos de la industrialización valenciana" a Estudios geográficos, 1. 1968. p. 380-382.

CAPÍTOL 3: LA IRRUPCIÓ DEL SECTOR PAPERER AL S. XVIII-S. XIX. UNA TEMPTATIVA D'INDUSTRIALITZACIÓ RURAL FRUSTRADA.

3.1. Objectius de l'estudi del sector paperer a la comarca de Tortosa.

Si bé en el capítol anterior s'ha analitzat un exemple de com el sector seder tortosí no va poder-se consolidar arran de les transformacions que el propi sector va protagonitzar durant la segona meitat del s. XVIII a altres nuclis del Principat i València, en aquest episodi s'analitzarà quina fou l'evolució d'un altre sector industrial diferent, el paperer.¹⁶¹

A diferència de l'anterior, el sector paperer no procedia d'una tradició gremial antiga, sinó que s'implantà al territori arran de la proliferació d'aquest sector arran dels estímuls legislatius i que proliferà arreu seguint un model de petits clusters implantats on es donava la confluència entre l'existència de matèries primeres, el drap, recursos naturals com l'aigua pura, i una localització industrial suficientment bona com per a que els costos de transport no disparessin en excés el preu de la raima a peu de plaça. Veurem, així mateix, com es comportà l'evolució d'algunes empreses sorgides de vell nou en un context fabril que busca, a diferència del sector seder, introduir nova tecnologia i diversificar el producte comercialitzable. A més, veurem com de les fàbriques de paper en sorgeix un nou model societari que requerirà, tant de mà d'obra formada i especialitzada com d'inversors capaços de sufragar les despeses d'inversió que les fàbriques de paper requeriran.

La indústria paperera, malgrat que a la comarca i àrea d'influència de Tortosa assolí una certa eminència (si considerem el cluster paperer d'Alfara, la Sénia, Beseit i Vallderoures), ha passat bastant desapercebuda per la historiografia local, i lògicament, per les monografies que aborden aquest sector industrial d'es d'una perspectiva territorial àmplia.

¹⁶¹ Les principals conclusions d'aquest capítol han estat publicats en forma de comunicació. AGRAMUNT, Agustí: "La indústria paperera d'Alfara de Carles. Dels conflictes jurisdiccionals per l'aigua a la intervenció del capital comercial. (s. XVIII i XIX)" a *Congrés Pagesia, indústria i món rural. VIII Congrés sobre sistemes agraris, organització social i poder local*. Alguaire. 19-21 de setembre de 2013.

El sector paperer, a la vegada, reuneix algunes de les característiques sobre les que ens proposem aprofundir en el nostre anàlisi i que aportarà arguments per ajudar a respondre les preguntes d'ampli abast de la tesi: en primer lloc, fou un sector industrial pioner a Catalunya, doncs la seva proliferació es remunta a mitjans del s. XVIII; en segon lloc, és un sector que, per les seves necessitats específiques, tendí a créixer de manera molt concentrada i en entorns eminentment rurals; i, finalment, en tercer lloc, existeixen estudis monogràfics vinculats a nuclis paperers de referència, com ara la conca del riu Anoia, que evidencien l'evolució tecnològica i l'estructura de capital d'aquelles fàbriques. Aquests models d'anàlisi ens poden resultar un punt de suport i de contrast de cara analitzar aquest sector a les Terres de l'Ebre.

Per poder explicar l'aparició d'aquest sector resulta imprescindible, però, abordar primer el règim senyorial de l'aigua. Definir i determinar la jurisdicció dels recursos hídrics resulta fonamental de cara comprendre la irrupció d'aquesta indústria. Per aquest motiu analitzarem prèviament els conflictes que enfrontaren els diferents poders en disputa per l'aigua: el comú d'Alfara, l'ajuntament de Tortosa, el Capítol de Canonges de la Catedral de Tortosa i el Reial patrimoni. A partir d'aquests plets judicials podrem establir una periodització cronològica que determinarà moments de forta conflictivitat i d'altres de relaxament dels poders senyorials que aniran acompanyats per un desvetllament d'iniciatives industrials i agrícoles lligades a l'aprofitament de les aigües de les fonts d'Alfara de Carles. Aquest punt anirà acompanyat per un treball de cronologia comparada amb als pobles de la perifèria de Tortosa amb indústria paperera destacada, com ara la Sènia o Beseit, al Matarranya, amb els que Alfara tenia forts vincles.

I finalment, abordarem el sector paperer des d'un punt de vista social, antropològic i tecnològic. Analitzarem les instal·lacions i els processos productius que es portaven a terme a l'interior d'un molí paperer, així com els processos de capitalització i transformació dels règims de propietat. Per fer-ho treballarem a partir d'estudis de cas, amb les principals fàbriques d'Alfara, i el seus protagonistes, posant atenció, tant a les intervencions dels inversors capitalistes com en la procedència del capital humà necessari per al correcte desenvolupament del procés de fabricació del paper.

3.2. Espai geogràfic de les fàbriques d'Alfara.

Abans d'entrar a valorar els condicionants socials que afectaren a la localització de les fàbriques i molins d'Alfara, cal establir una contextualització geogràfica de l'emplaçament.

Situada a les falques orientals del massís dels Ports, Alfara de Carles domina tres barrancs esculpits per les aigües de múltiples fonts d'aigua que brollen a l'interior dels Ports. Malgrat que la seva ubicació pot semblar una mica apartada de la localització de les fonts, aquell territori li pertany com a assentament hereu del desaparegut poble de Carles, del qual encara s'hi conserva les restes del castell elevat sobre un turó a la riba d'un d'aquests barrancs. Segons informa la documentació, la vila de Carles restà despoblada després de que, arran d'una epidèmia al s. XV, a població es desplaçà a l'actual emplaçament d'Alfara, dita, en conseqüència, de Carles.¹⁶²

Tot sembla indicar que aquests emplaçaments ja estaven ocupats, com a mínim, des d'època islàmica, degut a la important disponibilitat d'aigua, l'alta capacitat per ser aprofitada gràcies als forts desnivells i energia cinètica que porta, així com per la relativa facilitat d'accés propiciada per l'amplitud dels barrancs de la Vall Cervera i el Barranc de Carles (actualment conegut com el barranc de Conca) que la mateixa aigua esculpí a la pròpia serralada i que comuniquen la contrada amb els nuclis de població riberencs, especialment la populosa Tortosa.

A això cal afegir l'adequació antròpica d'aquestes fonts, reduïda a la deguda canalització de cadascuna d'aquestes (especialment les fonts del Tosca) mitjançant sèquies que acaben per unificar-se en una de sola a les falques dels Ports, a l'alçada del ja desaparegut molí de l'Alcàsser, a la vila dels Reguers, assentament en formació durant al s. XVIII. Les aigües transcorren fins arribar al riu Ebre seguint la vall del barranc anomenat de la Vall Cervera (també conegut com el de la Palomera o de Sant Antoni). Cal afegir la proximitat i abundància de recursos naturals: especialment llenya i fusta per a la construcció, i recursos minerals coneguts i explotats des d'antic. La geografia

¹⁶² MORERA LLAURADÓ, Emili: "Provincia de Tarragona" a CARRERAS CANDI, Francesc (dir.): *Geografía General de Catalunya* (1913). Barcelona. Establiment editorial d'Albert Martín. p. 736.

d'en Pere Gil, al s. XVI, ja destacava per als Ports de Tortosa l'obtenció de *vidriol* i *caparrós* i també *alum*, sulfats metàl·lics, emprats per al mordent en la tintoreria i pega, necessària per a la fabricació del paper.¹⁶³

Tals condicions convertien la contrada en un espai especialment idoni per a la implantació d'activitats industrials, instal·lacions que, com a mínim des de l'edat mitjana, foren presents a aquests barrancs, i que augmentaren en número i tipologia al llarg del s. XVIII i XIX.

Pel que fa a la toponímia, cal dir que s'han plantejat dificultats a l'hora de determinar els espais que apareixen a la documentació del s. XVIII i segle XIX comparats amb els actualment reconeguts per la població local i pel mapa topogràfic 1:50.000 de l'ICC pres com a referència per al nomenclàtor emprat al present treball. Tant el nom de les muntanyes, com el d'algunes fonts i barrancs han variat, o simplement en aquell moment ja tenien diversos noms, com molts d'ells tenen encara avui dia. No obstant, malgrat alguns errors que podem cometre derivats d'aquesta problemàtica, hem pogut identificar amb força exactitud els espais als que la documentació consultada fa referència i que seguidament presentem amb un mapa de relleu.

El principal problema en quant a identificació de l'espai ha estat el conjunt que la documentació nombra com la muntanya de les *Tres Eres*. Aquest topònim és força habitual als territoris de parla catalana, doncs feia referència a un triple límit jurisdiccional, fet que anava acompanyat per un sentit més literal, tal i com recorden les fonts descriptives. Aquest topònim el comencem a trobar referit a partir dels anys 70 del s. XII i fa referència a un espai l'amplitud del qual es variable en funció del testimoni a qui l'expressa, especialment quan de la denominació se'n deriven sobre els drets de les aigües que hi emanen. A més, les pròpies descripcions d'un mateix testimoni, sovint compaginen una concepció àmplia d'aquesta muntanya, amb una concepció concreta fins al límit de la pròpia contradicció, unint-la o separant-la amb altres serralades de la que aquesta n'és contínua, com la serralada de la *Vallfiguereta*, o la serra del *Castellàs*

¹⁶³ IGLESIES, Josep: *Pere Gil, S.I. (1551-1622) i la seva Geografia de Catalunya* (2002). Barcelona. Societat Catalana de Geografia. Institut d'Estudis Catalans. p. 203 i 213

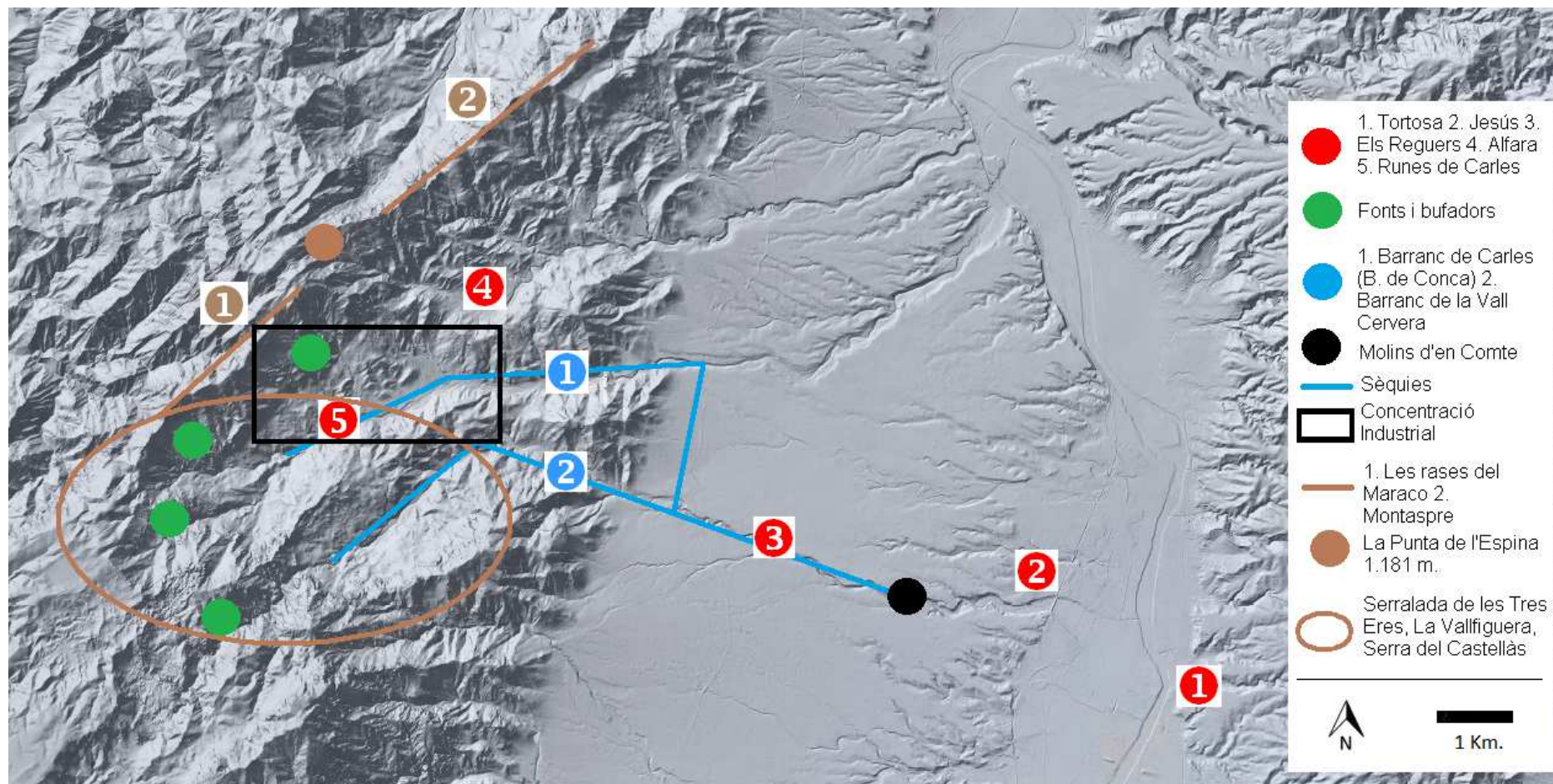
El motius sobre la imprecisió al voltant de determinar quin punt o espai era exactament la serra de les Tres Eren raïa del fet de que la documentació medieval l'anomena com a punt originari de les fonts. Imposar un criteri més restrictiu que separés el topònim del punt on surten a la superfície les aigües, suposaria eliminar la legitimitat d'aquella documentació que entregava tots els drets de les fonts al Capítol, des del seu naixement, fins l'entrada als molins d'en Comte, i per tant, s'alliberarien de tota pretenció de ús privatiu del capítol que els impedia regar les terres dels habitants d'Alfara.

La descripció més clara, tanmateix, l'hem localitzat en el plantejament d'un plet del 1752, el més antic de tots els consultats, on el síndic de l'ajuntament de Tortosa, amb l'objectiu d'enquadrar l'espai geogràfic de la baronia de Carles, i per tant, del seu domini directe sobre les aigües, detalla que la serra de les Tres Eres es troba just al costat de la serra dels Castellàs, situada entre el Barranc de Cervera i la Vall de Carles, amb l'indicador afegit que afirma que és a la serra de les Tres Eres on comença la sèquia dels molins del Comte.¹⁶⁴ Malgrat la precisió d'aquestes indicacions, no podem descartar que aquesta sigui una visió tan esbiaixada o partidista com les altres, ja que l'expedient no inclou la contraexposició del procurador de Felipe de Arellano, el Prior de la Catedral. A més, al llarg de la seva exposició descriptiva, hi ha indicis de que aquella indicació geogràfica no fos correcta, sobretot si ho intentem conlligar amb les descripcions sobre les disposicions de les fonts d'aigua.

Per tant, aquest territori, amb aigua abundant, serà motiu de disputa jurisdiccional arribats al s. XVIII en plena expansió agrària, no tant per la terra, on ningú posa en dubte el dret d'aprisió sobre terres, prats, boscos i pastures, però sí que ho serà en quant al domini directe de les aigües, i per tant de l'accés al reg per als cultius.

¹⁶⁴ ACA, fons Reial Patrimoni; BGRP, Processos, 1752, num. 10, A.

FIGURA 2.1: Relleu, recursos hídrics i espais d'industrialització d'Alfara de Carles. Segles. XVIII i XIX.



Font: PNOA © Instituto Geográfico Nacional de España – Catalunya. Relleu. (MDT 5m.). Elaboració pròpia.

No és pas l'objectiu del present treball elaborar una geografia del territori, ni tampoc un estudi sobre la toponímia. Ens limitarem, doncs, a identificar els espais que tenen especial vinculació o guarden relació amb els conflictes que envoltaren l'establiment de les explotacions industrials.

L'espai d'irrupció de l'activitat industrial és la vall àmplia ubicada a la solana de *les rases del Maraco*, carena imponent filtrada amb gran quantitat d'aigües subterrànies que brollen a l'exterior per mitjà del conjunt de fonts del Tosca (les situades a la part més profunda del barranc) les del Bosc Negre, i la font de l'Ullal. Malgrat que n'hi ha més, aquestes són les fonts més importants i que alimenten el cabal del barranc de Conca, històricament conegut com el barranc de Carles.

Des d'antic, aquestes aigües foren canalitzades mitjançant sèquies que en permetien el millor aprofitament per a usos agrícoles i industrials, tant per a la contrada més immediata, com per a les instal·lacions situades a la vall de l'Ebre, com ara els Molins d'en Comte, en funcionament des de la segona meitat del segle. XII fins al s. XIX a mans del capítol de canonges de la catedral de Tortosa.

La sèquia del barranc de Carles s'unia a la del barranc del costat, el de la Vall Cervera, on alimentaven un antic molí conegut pel nom del Molí de l'Alcàsser. Actualment no en resta cap construcció, però el topònim no deixa gaires dubtes que aquell era un punt estratègic, doncs s'unificaven dos cabals d'aigua importants. La concentració de masos antics al seu voltant, proposava que, durant el s. XVIII, s'acabés per constituir un assentament humà, l'actual poble dels Reguers, per a l'aprofitament agrícola de la sèquia. Entre l'antic molí de l'Alcàsser i el poble dels Reguers, hi havia la presa del Capítol, presa que Grau i Camacho, situen al mas d'Ignasi de Ramon.¹⁶⁵ La sèquia seguia vers a l'est, resseguint el recorregut d'aquest últim barranc fins alimentar el conjunt de molis dits del Compte, des d'on es bifurcava un ramal cap a Jesús, i l'altre cap a Roquetes. Ambdós ramals, finalment desembocaven al canal de la dreta de l'Ebre.

¹⁶⁵ GRAU, Adrian; CAMACHO, Tomàs: *Els Reguers* (1999). Tortosa. Cinctores club. p. 22. Malgrat que és un llibre amateur i sense gaire documentació al darrere, podem donar com a vàlides les seves afirmacions, ja que concorden amb les descripcions de la documentació que nosaltres hem consultat i, a més, es basen amb un bon coneixement propi d'uns autors autòctons i amb de la memòria de la gent més gran del poble.

3.3. Actors i posicionament en els conflictes jurisdiccionals.

La intensificació de la pressió humana sobre la sèquia d'Alfara començà a deixar rastre documental a partir de mitjans del s. XVIII, moment en que aparegueren un reguitzell de plets judiscials pels usos privatis de l'aigua d'aquella sèquia. Tots aquests plets fan referència, en el fons, al reconeixement del senyoriu de les aigües d'aquests barrancs, i hi distingim quatre actors principals:¹⁶⁶

En primer lloc hi ha els veïns i l'ajuntament d'Alfara de Carles, que apaereixen a títol personal o bé com a representants del seu consistori. Aquests defensaven, en tots els plets plantejats, el lliure accés a les aigües per part dels seus veïns, per tal que aquests les puguin aprofitar per irrigar els seus camps, ubicats a les planes més fèrtils de les dues ribes del barranc de Carles, així com la possibilitat d'establir-hi artefactes industrials que aprofitessin la força de les aigües per moldre farina o fabricar paper. El seu argument serà que, com habitants del territori de Tortosa, estan emparats per la Carta de Població del 1149 (versió comtal) en la que *Dono iterum vobis aquas dulces et mare ad piscandum et navigandum, exceptis stagnis et salinis, in quibus retineo solam meam novenam.*¹⁶⁷

Malgrat que la carta de població i els Costums de Tortosa permetia l'ocupació de terres i emprar les aigües dolces, aquesta no deixà de ser una posició de màxims que fins i tot a ells mateixos els devia semblar inversemblant. En diversos d'aquests plets, els ciutadans d'Alfara estaven disposats a reconèixer un domini directe per les terres o les aigües, ja sigui de l'ajuntament de Tortosa, com a senyor de la baronia de Carles¹⁶⁸, o del Rei, qui reclamava per a si els drets sobre les aigües, en tant en quant en tenia la regalia a tot el Principat.

¹⁶⁶ Per referir-nos als plets i citar-ne el seu contingut, units tots sota un mateix lligall, respectarem la composició pròpia dels plets de la Batllia General (cada plet per separat, malgrat estar tots unificats en un sol expedient), però indicarem les pàgines del conjunt dels expedients, tal i com la documentació presenta amb la finalitat de facilitar-ne la consulta, si el lector ho creu convenient. . AHDT, Fons Governació, capses en foli, num. 1

¹⁶⁷ MASIP FONOLLOSA, Jesús (ed): *Costums de Tortosa* (1996). Barcelona. Fundació Noguera. p. 534.

¹⁶⁸ La Baronia de Carles fou entregada a Pere de Sentmenat durant el repartiment de Tortosa durant la conquesta cristiana, tot i que no reberen una carta de població a banda fins l'agost de 1237, signada per Ramon de Sentmenat. Finalment, a principis del s. XV, al baronia de Carles va anar a para a mans de la Universitat de Tortosa en funció de la venda que li féu Elionor de Fluvià, vídua de Pere de Sentmenat al no tenir descendència. A partir d'aquest moment, el lloc de Carles passà a regir-se pels Costums de Tortosa, hereus de la Carta de Població de Tortosa. AHDT, Fons Governació, capses en foli, num. 1. Procés del Procurador Patriomonal contra francisco Martí. 1827. Num. 5 Ba p. 346-349.

Disposem, així mateix, d'un trasllat d'un document de mitjans del s. XVII on s'insinua l'existència reconeguda per part del Capítol de Canonges i de la ciutat de Tortosa d'uns veïns, als que anomena *hereditaris de la vall*. Aquest document, datat a l'1/9/1659 explica de manera força confusa com existia un reconeixement dels drets de regar a aquests veïns des les tres sèquies (la de *Laber*, la de *Villaroja* i la *denmig*), tant aigües amunt com aigües avall dels molins d'en Comte, a banda de la situació degudament reglamentada dels propietaris que havien finançat la construcció de les sèquies.¹⁶⁹ No podem assegurar la identificació d'aquests *hereditaris de la vall* amb els veïns d'Alfara que, segons ells, havien gaudit des de temps immemorials del lliure accés a l'aigua, però no hi ha dubte que, si no són ells, hi havia d'altres persones que gaudien del benefici de les aigües de la mateixa manera que els d'Alfara reivindicaven, i, a més, amb el coneixement del Capítol, en tant en quant aquelles tres sèquies estaven íntimament relacionades amb la bassa dels molins d'en Compte.

Cal dir, però que els seus opositors, especialment el Capítol de Canonges, sempre rebatran aquesta pretensió i es centraran en una visió jurídicament obtusa. El Capítol esgrimirà l'argument que amb la incorporació del comú de Tortosa com a senyor eminent de la baronia de Carles al s. XV, aquest municipi es regia per la carta de població que els entregà Ramon de Sentmenat, descendent Pere de Sentmenat, a qui li fou entregat el castell de Carles durant el repartiment del territori de Tortosa un cop aquesta fou conquerida per les forces de Ramon Berenguer IV el 31 de desembre de 1148. En aquesta carta de població, datada als 8 idus d'agost del 1237, malgrat que atorgà als habitants de Carles l'accés a terres i prats, no nombra cap dret de llibertat d'accés a l'aigua, i es reservava com a dominicatura el dret dels forns, les fragues i els molins (entre les activitats industrials).¹⁷⁰

Per aquest motiu, els qui s'oposen a la llibertat dels habitants d'Alfara, descendents dels de Carles, volien imposar que el canvi de senyoriu no impliqués el reconeixement dels drets i privilegis dels habitants de Tortosa, propis tant a la carta de població com als Costums, sinó que fou el comú de Tortosa el qui assumia la legalitat existent al terme de

¹⁶⁹ AHCTE, fons municipal; papers. Establiments num 19. Carpeta 20. *Establecimientos de las acequias del Molino de Compte* [sic] *de la ciudad de Tortosa*.

¹⁷⁰ Aquesta carta de població fou reproduïda com a prova en un dels plets: AHDT, Fons Governació, capses en foli, num. 1. Procés del Capítol de Canonges de Tortosa contra José Adell. 1828 num 8B. p. 31-34v.

Carles, incorporat aleshores al seu domini. Així mateix, donat que a la carta de població de Carles no determinava a qui corresponia el domini de l'aigua, la postura del Reial Patrimoni sempre serà la mateixa: a falta de documentació que demostrï que el senyoriu sobre les aigües de Carles, aquest domini sempre recaurà sobre el monarca, donat que les aigües són reconegudes com a regalia a tot el Principat de Catalunya.

Cal afegir, a més, un posicionament diferent entre els propietaris d'Alfara: ens referim als qui ja gaudien de l'ús de l'aigua des de molt abans que es plantegessin els conflictes per l'ús de l'aigua a Alfara. Els propietaris del que a Alfara es coneix com el molí de Pallarés, a mans durant les primeres dècades del s. XIX de Pere Navàs¹⁷¹, un dels comerciants més poderosos de la Tortosa de tombant del s. XVIII al XIX, estaven en aquell moment en una situació de buit legal, doncs des de feia molts anys (almenys des de mitjans s. XVIII) que aquell molí paperer no pagava cap tipus de cens emfitèutic, ni tampoc el Capítol s'havia queixat perquè el molí paperer tornava les l'aigua a la sèquia un cop ja l'havia usada, no afectant, per tant, al cabal que alimentava els molins d'en Comte 10 km. més avall. En conseqüència, la posició d'aquests usufructuaris de l'aigua era força dubitativa, ja que el que més els convenia era que la seva situació no es plantegés en un debat legal, ja que en cas de conflicte, en cap cas la seva situació esdevindria més còmoda i favorable a la que havien gaudit fins aleshores. Així, entenem que, a ulls de la fàbrica de Navàs, els interessés una situació similar a la del Capítol (vetar qualsevol intent de prendre aigua per a l'ús agrari i frenar qualsevol iniciativa de crear noves instal·lacions industrials que els fessin la competència), però que aquest els acceptés la seva situació malgrat vulnerar –com vulneraven els agricultors i els altres industrials– la tant reivindicada privativa en l'ús d'aquelles aigües per part del Capítol.

En segon lloc hi ha el capítol de Canonges. Aquesta serà la facció més bel·ligerant, doncs estarà present a gairebé tots els plets recollits en aquest expedient i el seu objectiu fou garantir la privativa en l'ús de les aigües d'Alfara, en base a proves presentades de successives donacions que feren els comtes-reis de la Corona d'Aragó en favor de

¹⁷¹ En anterioritat, aquest molí havia pertanyut a la societat constituïda per Francisco Castillo, Vicent Bellet i Joan Rebull. D'ells i de l'evolució d'aquesta fàbrica se'n parlarà més endavant.

l'església tortosina. Donat que són documents que esgrimiran al seu favor en tots i cadascun dels plets, en resumim el seu contingut:¹⁷²

Es tracta de tres declaracions signades pel rei Alfons el Cast. En el primer, datat a 5 dels Idus de maig del 1164, el rei Alfons complia amb el vot del seu pare Ramon Berenguer IV d'enriquir la Seu tortosina recentment instaurada, així com el seu capítol de canonges de la regla de Sant Agustí. Fou Alfons qui va donar els terrenys a aquelles dignitats, el bisbe i el prior de l'ordre, per construir un molí amb l'aigua que baixava de les muntanyes més enllà de l'Ebre, cap a Tortosa. A la següent donació, també del rei Alfons i la seva esposa Sança, es va reafirmar l'última donació, a més de donar-los la meitat dels molins que hi hagués al barranc de la Palomera (també conegut com de la Vall Cervera) i que fossin alimentats per les aigües que descendien de la muntanya de les Tres Eres. I, finalment, una tercera donació datada a les 10 kalendes de desembre del 1194, del mateix rei, en la qual concediren al bisbe Gombald i al prior Ponç, l'altra meitat dels molins que el rei tenia a la Palomera, a més de la sèquia amb totes les aigües procedents d'aquelles muntanyes i la prohibició de que qualsevol persona aliena a les dignitats eclesiàstiques anomenades, hi pogués edificar cap altre molí.

Cal afegir, a més, tres incidències més que afectaven als antecedents del domini senyorial d'aquesta infraestructura hidràulica i industrial: el primer es donà al s. XV, concretament al 1413, amb la Butlla Pontifícia del papa Benet XIII, quan es produí la divisió de les rendes de la mensa catedralícia de Tortosa; entre altres drets, li foren adjudicats al Prior de la Catedral els molins d'en Comte per atendre a la *congrua* d'aquella dignitat eclesiàstica. I, la segona, fou ja al s. XVIII, arran de la Reial Cèdula del 1756, quan les primeres 3 donacions del s. XII foren confirmades per Ferran VI i reconegudes com a domini absolut del Prior de la Catedral, quedant d'aquesta manera excloses dels Decrets d'Incorporació de la Corona. I finalment, la tercera, ja es produí al 1803, quan les rendes del Prior Major foren unides a les de la mensa capitular, d'aquí que fou el capítol de canonges de la catedral de Tortosa qui inicià i va combatre els intents per part de diversos sectors socials d'accedir als drets d'aquelles aigües.

¹⁷² AHDT, Fons Governació, capses en foli, num. 1. Disertacio final del procurador del Capítol de Canonges del plet possessori entre el Reial Patrimoni i el Capítol de de Canonges de Tortosa. p. 758-761.

Amb aquests títols tant primerencs, tots ells datats durant els 50 primers anys del domini català sobre la ciutat de Tortosa, donà una sòlida jurisprudència que el capítol va saber aprofitar de cara la seva defensa contra els intents d'usurpació dels dominis.

Aquesta documentació medieval fou la base a partir de la qual el Capítol defensaria, no només la dominicatura sobre les aigües, sinó també la seva privativa i la facultat per prohibir-ne cap ús que no fos el d'alimentar els seus propis molins. No serà fins al s. XVIII quan començaran a aparèixer conflictes derivats de la protesta de la privativa i els intents del Reial Patrimoni d'adjudicar-se'n el domini directe.

En tercer lloc, trobem el consistori tortosí. Aquest mostrarà una actitud molt prudent, i en la mesura del possible intentarà desinvolucrar-se de la qüestió, doncs la major part dels plets no posaven en perill el cobrament de les seves rendes senyoriales.

Hi va haver, de manera molt prematura, un intent per part de l'Ajuntament de Tortosa de defensar la seva jurisdicció senyorial, i per tant, del seu domini directe sobre la baronia de Carles, contra Felipe de Arellano, prior del Capítol de canonges de la catedral de Tortosa davant del batlle general de Catalunya.¹⁷³

Malgrat que no hem pogut localitzar la resolució del plet, entenem que l'ajuntament va haver de retirar les seves pretensions davant del capítol, ja que, del mateix any, tenim constància de que la Intendència del Principat ratificà els drets del capítol sobre les aigües de la serra de les Tres Eres. No podem assegurar que això conformi la resolució concreta d'aquest plet, però en qualsevol cas explica l'abandonament de la causa per part del consistori tortosí, i, per quin motiu aquest continua cobrant els drets jurisdiccionals del molí fariner de l'Ullal, degut a que aquelles aigües no formen part del conjunt de fonts que ragen procedents de les Tres Eres.

Així mateix, aquesta jurisdicció sobre la font de l'Ullal, únicament li qüestionarà el Reial Patrimoni. Cal dir, però, que aquest era un cens molt antic, amb escàs valor econòmic i pel que no valia la pena gastar gaires diners amb plets. Tanmateix, la seva presència és simptomàtica doncs el municipi, entrat el s. XIX, continuava posseint dominis jurisdiccionals amplis, que es solapaven amb els de la regalia. L'ajuntament es presentarà, per tant, com l'hereu d'aquelles àmplies prerogatives que tenia el comú des

¹⁷³ ACA, fons Reial Patrimoni. BGRP, processos, 1752, num 10A.

de l'edat mitjana i que a partir d'aquest moment haurà de lluitar per mantenir-les front a les onades centralitzadores, tant per part dels liberals com dels absolutistes reialistes.

Dins d'aquest sector també podríem incloure el paper de l'alcalde Corregidor. Com a hereu institucional del veguer, el corregidor presidia el tribunal de primera instància de Tortosa, i, per tant, qualsevol plet, sempre i quan no hi estiguessin involucrats d'entrada els interessos del Reial Patrimoni, havia de passar pel seu tribunal. Hem pogut observar com existia una manifesta hostilitat d'alguns propietaris d'Alfara vers el Corregidor de Tortosa, amb casos d'insubmissió i de qüestionament de la seva autoritat pel que fa, almenys, a la resolució de conflictes jurisdiccionals.¹⁷⁴

No podem afirmar taxativament que existís un patró de comportament sistemàtic de l'autoritat corregimental, però està clar que els veïns d'Alfara preferien l'autoritat de la Reial Intendència a la de l'autoritat estrictament territorial tortosina, encara que això els ocasionés unes despeses en concepte de procuradors als que havien d'acabar renunciant per no poder-los pagar.¹⁷⁵ Creiem que això es devia a que el corregidor de la ciutat es mostrà sempre favorable als posicionaments del Capítol, fet que, per altra banda era lògic, ja que segons la jurisprudència existent sobre els drets d'aquelles aigües, la Intendència ja havia donat la raó al Capítol en conflictes pretèrits. Fou el Reial Patrimoni el qui canvià el seu posicionament a partir del 1818 amb un intent d'imposar la regalia sobre aquelles aigües, fet que beneficiava a la població desitjosa d'explotar-les.

Els interessats en accedir a les aigües del barranc de Carles preferien reconèixer el domini reial i realitzar l'establiment emfitèutic d'aquelles aigües davant del Rei, a haver d'assumir la privativa d'ús de les mateixes que el Capítol pretenia i no poder utilitzar l'aigua per a l'agricultura o les seves instal·lacions industrials.

¹⁷⁴ Ens referim a l'incompliment d'aturar les obres de la fàbrica de paper d'Antonio Castanyer (juliol del 1824). AHDT, Fons Governació, capses en foli, num. 1. Procés entre Maria de Llar, vídua de Pere Navàs, contra Antonio Castanyer, de Beseit. Jutjat Ordinari de Tortosa. 1823. num. 94. p. 460-461.

¹⁷⁵ Hem trobat antecedents d'aquest trencament de relacions entre els pagesos i propietaris d'Alfara amb l'ajuntament de Tortosa, des del moment en que l'any 1764, el consistori tortosí es negà a ajudar a finançar la defensa d'un plet a la Reial Intendència contra Francisco Castillo i els seus socis. És perfectament provable que això tingués a veure amb la forta influència d'un comerciant com Vicent Bellet, soci capitalista de la fàbrica paperera, sobre l'ajuntament de la ciutat. AHCTE, fons municipal. Acords 1764. p. 120v.

I, finalment, en quart lloc, trobem la posició del Reial Patrimoni. Hi distingim dos posicionaments:

El primer data del 1720, quan el Prior del Capítol, Felipe Areñano de la Peña es queixà per primer cop davant de la Junta del Principat per la contraversió de la seva privativa en l'ús de les aigües del barranc de Carles, en tant que aquelles aigües eren la principal via de subministrament d'aigua que alimentava els molins d'en Comte. A partir d'aquell moment, l'administració del Reial Patrimoni se n'adonà de que existien unes aigües al corregiment de Tortosa sobre les quals no n'estava al corrent i, sobre les que no n'havia fet establiments, ni no n'havia cobrat censos emfitèutics.

Si bé, el Capítol ja donava per suposat que li serien reconeguts els drets en funció de les donacions reials i demanava al l'Intendent que es publicués un ban amb l'amenaça de multa que corresponia amb la vulneració dels drets del capítol, en lloc de poder defensar-se, el que va haver de fer és autojustificar i demostrar que tenia dret a aquella privativa davant del Rei.

Desconeixem si en aquell primer moment el capítol va poder publicar el ban amb l'autoritat reial per fer respectar la seva privativa, però el que sí que ens consta és que 22 anys més tard, el Prior va demanar a l'Intendent del Principat que se li reconegués el seu dret a la privativa, i fou quan el Prior va haver de presentar tota la documentació de les donacions d'Alfons el Cast i la butlla pontifícia que l'acreditava com a perceptor de les rendes procedents dels Molins d'en Comte.¹⁷⁶

L'intendent José de Contamina li reconegué la jurisdicció única sobre aquelles aigües i emeteren la Reial Resolució del 2 d'octubre del 1756 segons la qual el rei Ferran VI li reconeix tots els drets i l'alliberà del Decret d'Incorporació i Valiment.¹⁷⁷ Aquesta resolució marcà tot aquest període que transcorre des del 1756 fins al 1818, moment a

¹⁷⁶ AHDT, Fons Governació, capses en foli, num. 1. Procés del Capítol de Canonges de Tortosa contra l'Ajuntament d'Afara de Carles. Tribunal de la Batllia General del Reial Patrimoni. 1818. Num 16. E. p. 92-147v.

¹⁷⁷ Segons el professor Bernal, la dels Decrets d'Incorporació fou una de les moltes mesures creades a principis del s. XVIII pel primer dels borbons espanyols de cara subsanar la difícil situació de l'Hisenda Pública. L'any 1706 es va desposar que la Corona pogués valer-se de tots els productes, rendes i drets del Regne que estiguessin enagenats, fet que obligava als perceptors de rendes senyorials a justificar, davant la Junta d'Incorporacions, les proves de què disposaven per poder atribuir-se aquelles rendes que la Corona havia manllevat. Si les proves eren suficients, s'emetia als interessats una Cèdula de Confirmació, un cop superat el tràmit de reconeixement dels títols presentats. Aquest és el tràmit amb que creiem que el Prior del Capítol de Canonges efectuà arran d'aquet expedient judicial. Tanmateix, segons aquest autor, el procés de revisió inicial dels documents aportats era un pur tràmit i el més habitual era que s'acceptés qualsevol prova aportada, aconseguint així, el Rei, el suport i l'agraïment dels grups econòmics més significatius. BERNAL, Antonio. M: "Sobre la crisis del Antiguo Régimen en España: Nuevos planteamientos de investigación." a *Norba. Revista de Historia*, num 6. 1985. p. 111-112.

partir del qual el Reial Patrimoni, tornà a posar en dubte la jurisdicció el Capítol sobre aquelles aigües.

Tot sembla indicar que amb el retorn de Ferran VII, els drets del Reial Patrimoni es tornaren a plantejar amb més intensitat i combativitat que no pas s'havien plantejat amb anterioritat, i de fet, malgrat disposar de la Reial Cèdula del 1756, el Capítol (amb qui des del 1803 el Prior havia unit la mensa) no va poder deslliurar-se d'una reobertura del debat sobre els drets de l'aigua amb el Reial Patrimoni.

Passat el Trienni Liberal, els plets engegats per l'ús de les aigües foren regulats de manera gairebé absoluta pel Reial Patrimoni, i de fet, era a aquesta instància a la que els veïns es dirigien per demanar els establiments de les aigües que volien emprar, fins que el Capítol, demanà la unificació de tots els plets existents i convertir les resolucions parcials en proves de cara un procés de tipus possessori amb el Reial Patrimoni, el qual es perllongà tant que no es va poder resoldre, ja que l'envergadura de la Hisenda Reial pròpia del monarca i les seves institucions d'antic règim no perduraren més enllà de la vida de Ferran VII. La Primera Guerra Carlina paralizzaria tant el debat com les pròpies iniciatives d'aprofitament industrial.

3.4. Els plets jurisdiccionals.

Els contenciosos de tipus judicial que aquí aborem, comencen a partir de la segona meitat del s. XVIII amb una intensificació de la pressió agrícola per part dels habitants d'Alfara de Carles sobre la vall del barranc d'Afara. Aquesta situació portà a la intervenció sobre la sèquia i la construcció de petites rescloses i canalets de fusta amb l'objectiu d'irrigar les petites hortes que allí s'establiren. Aquesta situació, que podríem contextualitzar plenament en el temps de les rompudes generalitzades de noves terres, cal situar-ho, més aviat en un context de plenitud i d'intensificació dels cultius sobre terres que ja els pertanyien des de feia molt de temps.¹⁷⁸ Les constants reivindicacions per part dels veïns de que ells havien emprat des de temps immemorials d'aquelles aigües, no ha de ser entès com una simple excusa, sinó com una realitat latent, però que

¹⁷⁸ VILAR, Pierre: *Catalunya dins l'Espanya moderna. Vol 3* (1986). Barcelona. Edicions 62. p. 185 i ss. En aquest cas no podem parlar en absolut de colonització. La població d'Alfara de Carles es troba en terreny abrupte, i les terres més adients per a l'agricultura estaven ocupades des d'antic, per motius obvis. No obstant, sí que podem apreciar al s. XVIII és un intent per convertir totes aquelles terres al regadiu, enlloc de limi

fins aleshores no havia tingut una afectació directa sobre les rendes del Molins d'en Comte.

L'absoluta confusió i desconeixement per part de la situació agronòmica d'Alfara per part d'uns priors del Capítol de Tortosa, normalment absents de la ciutat, va fer que la colonització de terres adjacents a la sèquia i l'ús de les aigües fos una constant al llarg del temps, fet que a mitjans segle XVIII el capítol va voler abolir abruptament apel·lant a la privativa jurisdiccional d'aquelles aigües.

El primer moviment es produí al 1752, quan a partir de la ratificació per part de la Intendència del Principat dels drets del Capítol sobre aquelles aigües, el Capítol aconseguí la publicació d'un ban per part del corregidor de Tortosa on s'enunciava una multa de 25 lliures per cada acte que vulnerés la privativa de l'ús de les aigües del Capítol de canonges de Tortosa. Segons aquest ban no es podia intervenir les sèquies, ni fer-hi aqüeductes, ni preses per regar o per fer-hi abeuradors, ni pesqueres, ni tan sols plantar arbres a menys de 18 pams de distància de la sèquia.¹⁷⁹

Aquesta multa fou aplicada a un total de 12 veïns d'Alfara que durant l'any anterior havien intervingut sobre la sèquia; un dels quals era pastor que abeurava el ramat cabrí a la sèquia, i els altres 11 havien regat i construït una xarxa de canalitzacions per redistribuir l'aigua de la sèquia entre els seus horts.¹⁸⁰

Pel contingut del ban, a part del consum d'aigua, preocupava al capítol especialment que es podés malmetre la infraestructura hidràulica i que es produïssin pèrdues d'aigua que afectessin al subministrament dels seus molins.

Si bé el plet va recaure a favor del Capítol, gràcies a les gestions que havia fet prèviament per obtenir la verificació reial de la seva jurisdicció sobre les aigües, la pena contra els contraventors no va anar més enllà de la multa de 25 lliures per cadascun

¹⁷⁹ AHDT, Fons Governació, capses en foli, num. 1. Procés del Capítol de Canonges contra l'Ajuntament d'Alfara. Tribunal de la Batllia General del Reial Patrimoni. 1818. num 16E. p. 72.

¹⁸⁰ Els veïns en qüestió eren: Domingo Sánchez, pastor, Juan Folcat, Francisco Rabla, José Fort, Juan Adell, Miquel Adell, José Adell *el curro*, José Sarp, José Bonavida, Juan Porcat, Rita Llàmbert i Bernat Onofré, tots d'Alfara, menys el primer que era un ramader de Tortosa. AHDT, Fons Governació, capses en foli, num. 1. Procés del Capítol de Canonges contra l'Ajuntament d'Alfara. Tribunal de la Batllia General del Reial Patrimoni. 1818. num 16E. p. 123v-140.

d'ells pagats, ja fossin en efectiu o per via d'execució patrimonial. I tot sembla indicar que aquelles mesures de bans i multes no acabaren amb el problema.

El buit de poder que causà la Guerra del Francès suposà un moment de llibertat on els veïns d'Alfara tornaren a emprar les aigües per poder regar, almenys això és el que es desprèn d'alguns dels testimonis que el procurador del Capítol cridà a declarar.¹⁸¹

Aquesta nova onada de contraversions de la privativa es tronà a plantejar judicialment un cop restablert l'absolutisme amb el retorn de Ferran VII, concretament al 1818, quan el Capítol demanà una nova publicació del ban amb la jurisdicció del Capítol i la pena de 25 lliures. Això no obstant, aquest cop el capítol es topà amb una oposició més ben estructurada per part de l'Ajuntament d'Alfara, les declaracions del qual donaren a entendre que la publicació del ban fou un acte de mala fe, doncs just en aquell moment (el dia 7/8/1818) s'estava negociant un conveni sobre l'aprofitament de les aigües entre el canonge Joaquim Olivar, l'advocat Miguel de Córdoba, en representació del capítol i el batlle d'Alfara, Mariano Adell.¹⁸²

Aquest fet significava, que si bé hi havia una aposta de màxims per part del Capítol on en el millor dels casos es podia mantenir un compliment estricte de la seva privativa, hi existia també un posicionament més pragmàtic que reconeixia el fet de que l'horta creada a la vall del barranc difícilment admetria deixar de regar i que l'única alternativa a una contraversió contínua de la privativa era realitzar una sortida pactada amb clàusules per a permetre el reg sense perjudicar l'abastiment d'aigua dels molins d'en Comte. Cal pensar que una situació alegal com la que en aquell moment existia, feia que els pagesos que es veien obligats a regar de forma fraudulenta, mai els passés pel cap construir un sistema de canalitzacions fets en obra que evitessin unes pèrdues excessives d'aigua, doncs qualsevol sentència judicial els podria obligar a destruir la seva inversió. Per aquest motiu, durant el temps de la Guerra del Francès, el que feren els pagesos era realitzar improvisades canalitzacions amb pedres i solcs al terra sense revestiment d'obra que provocava una pèrdua considerable d'aigua.

¹⁸¹ AHDT, Fons Governació, capsas en foli, num. 1. Procés del Reial Patrimoni contra Maria Navàs i de Llar. Tribunal de la Batllia General del Reial Patrimoni. 1827. num. 5 Bb. p. 649v-650

¹⁸² AHDT, Fons Governació, capsas en foli, num. 1. Procés del Capítol de Canonges contra l'Ajuntament d'Alfara. Tribunal de la Batllia General del Reial Patrimoni. 1818. num 16E. p.87-88v..

En qualsevol cas, la falta de proves aportades per part de l'ajuntament d'Alfara, el qual intentava demostrar que les aigües de les Tres Eres no eren pas les del barranc d'Alfara, feu que el Batlle General i Procurador del Reial Patrimoni ratifiqués el ban pregonat pels carreres de Tortosa i Alfara (21/8/1819), encara que ja es plantejà la qüestió d'una manera més àmplia i a llarg termini ja es preveia que aquest conflicte latent esdevindria un plet possessori on hi hauria d'intervenir tant el Capítol, com l'Ajuntament d'Alfara i l'Ajuntament de Tortosa.¹⁸³

Novament, la jurisprudència i les resolucions favorables al capítol varen quedar en paper mullat arran de l'adveniment d'un altre període polític convuls, el Trienni Liberal, de caràcter revolucionari i que va donar pas a un nou moment de contraversió d'unes privatives pròpies de l'antic règim, cada cop més qüestionades, tant per part de la població, com des de l'òptica més absolutista per part del rei.

La Dècada Ominosa (1823-1833) anà protagonitzada per un nou impuls del rei de cara a la intervenció en el conflicte entre els veïns d'Alfara i el Capítol. El Reial Patrimoni es mostrà decidit a assumir la regalia sobre les aigües i instà a tots els propietaris de la partida del *Molí d'en Sorolla o molinàs* a realitzar la capbrevació per tal d'obtenir els establiments emfitèutics per a l'ús de les aigües, obviant totes les resolucions favorables al capítol existents fins aleshores.

Així mateix, aquest nou període de debat jurisdiccional, ja no anirà protagonitzat per les reivindicacions de caràcter agrari, sinó ja seran d'un marcat caràcter industrial. El reg de les terres de la partida del Molí d'en Sorolla deixaran d'estar en el nucli del debat i seran les iniciatives d'aprofitament industrial de l'aigua, sobretot del barranc del *molinàs* les que assumiran el nou rol opositor a les pretensions de d'ús privatiu de les aigües d'Alfara per part del Capítol de canonges de la catedral de Tortosa.

3.5. Agricultors contra industrials. Els conflictes per l'ús de l'aigua.

Fins al segle XVIII, l'agricultura i els artefactes industrials hidràulics mantenien una certa coexistència pacífica, basada en acords i reconeixements de drets mutus entre agricultors, ramaders i moliners, per un costat i senyors jurisdiccional i comuns de la ciutat, per altre que es remunten a l'edat mitjana.

¹⁸³ AHDT, Fons Governació, capses en foli, num. 1. Procés del Capítol de Canonges contra l'Ajuntament d'Alfara. Tribunal de la Batllia General del Reial Patrimoni. 1818. num 16E. p. 185-186v.

No obstant això, l'increment de població alterà aquell fràgil equilibri gestat centenars d'anys enrere: per un costat, la pressió demogràfica creà la necessitat d'ampliar el número d'hectàrees de regadiu, i per altre, el creixement de la demanda de productes transformats estimulà la instal·lació de nous enginyers hidràulics que topaven fortament amb la voluntat de multiplicar les derivacions de les sèquies per als nous conreus.

Una mostra fefaent d'aquesta situació canviant la trobem amb el treball d'Albert Cots, el qual, fa un exercici estadístic de classificar en un context cronològic, jurisdiccional i temàtic, tots aquells conflictes conservats entre les sèries dels registres del Reial Acord. Explica que, malgrat no tractar-se de conflictes violents, sinó de desacords que foren totalment canalitzables per les instàncies judicials establertes i reconegudes, sí que calia destacar un fort increment dels mateixos entre el 1751 i el 1787, sent en aquesta darrera dècada quan el volum de la conflictivitat es disparava, per decaure, novament a partir del 1790 fins al 1808. En quan a la tipologia dels conflictes, tot i haver una casuística molt àmplia, afirma que el 51,3% dels casos afectaven a institucions econòmiques de les diferents jurisdiccions, sent, segons l'autor, els arrendaments d'impostos, les aigües i els boscos, els béns més comuns en disputa.¹⁸⁴

Constatem que aquest perfil cronològic de la conflictivitat s'adapta bastant al context regional que treballem en el present treball. Fixem-nos primerament en el cas de la Sénia, el municipi més meridional del Principat, que, degut a la seva ubicació geogràfica i a les condicions hidrològiques del seu riu, el convertiren, juntament amb els altres pobles riberencs, en el municipi capdavanter en l'aprofitament industrial modern de l'aigua a la comarca de Tortosa. Vegem-ne algunes de les seves principals característiques, a partir de la síntesi de l'article de la Victòria Almuni:¹⁸⁵

- El riu Sénia és un curs fluvial de característiques mediterrànies, és a dir, poc cabalós, amb una mitjana d'1 m³/s i d'una longitud de 66 quilòmetres. Aquestes característiques el constitueixen com un exemple òptim de torrent capaç de ser domesticat per la tecnologia hidràulica d'antic règim (una petita presa, una

¹⁸⁴ COTS, Albert: "Conflictes senyorials a Catalunya (1751-1808) a *Estudis d'Història Agrària*, num 6. 1983. p. 247-250.

¹⁸⁵ ALMUNI, Victòria: "El riu de la Sénia, factor de desenvolupament industrial" a *Lo senienç: memòria, natura i llengua*, num. 3, 2006. p. 22-36.

sèquia i una bassa per als molins era suficient) i amb uns costos econòmics assumibles per a zones rurals descapitalitzades.

- El riu Sénia enllaça pobles de muntanya, de plana i de costa, constituint un territori amb grans possibilitats de complementació econòmica i disponibilitat de recursos naturals: aigua, recursos forestals, explotacions ramaderes, transhumància i àmplies extensions agràries de cultiu blader. La descentralització de la població al llarg de tot el recorregut del riu també afavoreix una explotació més intensiva i diversificada de cada tram fluvial. L'article enumera fins a 5 tipologies d'indústries mogudes hidràulicament: molins fariners, molins drapers, molins paperers, fargues o martinets i molins d'oli.
- L'eix del Sénia ha estat, des dels temps de la conquesta cristiana, un territori amb diversitat de jurisdiccions senyorials (municipis, ordres militars -com l'Hospital o Montesa- o el convent de Benifassà) que construïren un equilibri de poder que permetés minimitzar al màxim les privatives respecte l'establiment d'enginys hidràulics capaços d'aprofitar la força motriu per activitats industrials. Aquest equilibri es manifestà en la definició i la regulatització jurídica dels molins en una cronologia molt primerenca, la sentència arbitral del 1332.

Els treball de diversos autors i autores referents al desenvolupament de les infraestructures hidràuliques ens ha permès establir una breu cronologia dels principals esdeveniments i conflictes relacionats amb les infraestructures hidràuliques del Sénia:

TAULA 2.1: Cronologia dels principals conflictes per l’ús de l’aigua entre els pobles i jurisdiccions riberencs del riu Sénia (s. XIV-1833)

Any	Iniciativa	Recurs	Contingut
1332	Ordre de Montesa i l'Ordre de l'Hospital	-	Acord arbitrat pel bisbe de Tortosa Berenguer de Prat per al repartiment de l'aigua del riu Sènia
1660	La Sénia	-	Obertura de la sèquia de <i>baix del molí d'Abellà</i>
1662	La Sénia	Ulldecona	Paralització de les obres de la sèquia
1720	La Sénia	Ulldecona	Prolongació d'una sèquia per conduir l'aigua als molins de Malany i Malanyo
1749	La Sénia	-	La reial Audiència del Principat autoritza rebentar la bassa del molí de Malany per canalitzar l'aigua al molí de la Vila
1751	El monestir de Benifassà i el poble del Rossell	La Sénia	Construcció d'una nova peixera. La Sènia demana a l'Audiència de València que en denegui els permisos
1752	La Sénia	Ordre de l'Hospital	Establiment de l'Intendència del Principat per obrir 100 jornals de regadiu.
1753	Intendència de Catalunya	La Sénia	Anul·lació de l'establiment de 100 jornals de regadiu. La Sènia apel·la al Consell de Castella
1755	La Sénia	Joan Baptista Lostau	Lostau s'oposa a l'inici de l'activitat del molí de la vila de la Sènia.
1775	Consell de Castella	-	Ratifica l'anul·lació de l'establiment concedit al 1752.
1794	Consell de Castella	-	Veredictes sobre el plet iniciat arran de l'obertura de sèquies al 1748
1796	La Sénia	-	Es treu a subhasta la construcció d'una nova canalització que porti l'aigua al nucli de la població
1826	Marià Martorell	-	S'ofereix a finançar la conclusió de la sèquia iniciada al 1796 per adaptar-la a la seva fàbrica de paper

FONT: ALMUNI, Victòria; JORNET, Liberto: “El camí de l’Aigua a la Sénia. De la nòria a la bassa.” A *Lo senienc. Memòria, natura i llengua*, num 2. 2005. p. 46-58 i MICHAVILA, IVON: “Un letigi per l’aprofitament de l’aigua del riu de la Sénia: la sentència del 1786” a *Lo senienc. Memòria, natura i llengua*, num 6. 2009. p33-38. Elaboració pròpia.

Si ens fixem en la columna dels anys, la major concentració d'esdeveniments es troba als anys 50 del s. XVIII, encara que la lectura dels articles ens informa que la major part dels conflictes no troben resolució fins els veredictes dels anys 80 i 90 d'aquesta centúria.

Això ens permet especular que, mentre foren les infraestructures de reg les qui es sobreposaren a la situació precedent, les instal·lacions industrials anaren a remolc i no es consolidaren fins que la situació jurídica de les noves construccions hidràuliques no s'acabés de consolidar. No pretenem, amb aquesta afirmació afirmar que l'aprofitament industrial és posterior a la consolidació de les infraestructures de reg. De fet, Michavila afirma que amb l'arbitratge del bisbe de Tortosa Berenguer de Prats del 1332 ja s'esmenten fins a 16 enginys i, segons la sentència del Consell de Castella del 1786, el nombre d'aquests ja havia ascendit a 22 repartits entre tots els termes municipals i jurisdiccionals del riu Sénia. Tanmateix, no es pot parlar d'una nova onada d'industrialització fins al procés de conversió sectorial, especialment amb la proliferació de la indústria paperera durant l'últim quart del s. XVIII, un cop els conflictes ja estaven en procés de resolució o ja estaven resolts del tot.

En quant a la situació a Alfara podem documentar-hi, encara que no d'una manera tant extensa com la de la Sénia, uns processos paral·lels al temps. Segons indiquen les ordinacions de la sèquia del s. XVII, al segle XIV ja es podia determinar una certa consolidació d'aquella infraestructura (almenys en quant a la seva meitat més pròxima a la plana), que al s. XV començà la construcció de derivacions de la mateixa, sent la de Roquetes -Laber, Villaroja i *denmig*-, amb les ordinacions documentades, un exemple força clar.¹⁸⁶ I, al s. XVIII ja es documenten, a partir de la segona meitat de la centúria i durant el primer terç del s. XIX, els conflictes per l'ús de les aigües, amb el Capítol i els seus molis del Comte, els pagesos terratinents d'Alfara, amb els industrials paperers i, des d'un punt de vista jurisdiccional, amb l'ajuntament de Tortosa, el Capítol de canonges i el Reial Patrimoni. Alguns d'ells ja han estat ressenyats en aquest treball.

La majoria dels conflictes sorgiran arran de l'extensió dels conreus i les necessitats de cabals mínims d'aigua per alimentar els enginys industrials. Per fer prevaldre els propis

¹⁸⁶ Trobem ordinacions d'aquestes tres sèquies a partir del s. XV, de les quals, la de Laber –o Laver– constituïa la base del subministrament de la força hidràulica dels molins d'en Comte. AHCTE, fons Establiments. Lligall 11 i lligall 12. P. 107r-108r.

posicionaments, els conflictes sempre prendran una desviació de tipus possessor. En lloc de voler negociar acords com els del s. XIV de la Sénia, on tothom podia fer ús de les aigües però respectant torns, o limitant la proliferació de més enginys o l'extensió de més superfície agrària de regadiu, la mateixa escassetat d'aigua dels torrents que descendeixen de les fonts d'Alfara aguditzaren els conflictes i radicalitzaren els posicionaments de les parts, on el principi d'ús privatiu sempre hi serà present.

Una altra característica pròpia dels conflictes per l'aigua d'Alfara són que, a diferència de la Sènia, el desenvolupament industrial juga un paper important des de més aviat. De fet, la fàbrica de Castillo, Bellet i Rebull, construïda al 1759 serà el principal impulsor de les noves canalitzacions i, amb elles, de l'expansió del regadiu entre terres que fins aleshores estaven ermes, o feia molt de temps que no es posaven en cultiu.

Gràcies al plet promogut a la batllia del Reial Patrimoni, sabem que la presència de fàbriques de paper alimentades per la font de l'Ullal es remunten, com a mínim a la primera meitat del s. XVIII, a més a més, dels antiquíssims molins fariners i de les iniciatives amb poca projecció temporal com la fàbrica de vidre, per a la qual ja va ser necessari canalitzar la font del Tosca.¹⁸⁷

L'arrencada d'aquesta indústria i la construcció del sistema de sèquies que li havien de subministrar la força hidràulica necessària per fer-la funcionar, canvià completament el panorama agrícola i industrial d'aquella contrada.

Tement-se els possibles conflictes, els socis de Castillo, Bellet i Rebull van presentar la petició a la Real Junta General de Comercio, Moneda y Minas de Madrid, i no pas a la Junta Particular de Comerç del Principat, tal i com seria lògic per la competència

¹⁸⁷ Segons Madoz, aquesta inicitiva industrial va perdurar entre el 1780 i el 1805. Els motius que assenyala el *Diccionario* eren la desavinença entre els socis i les dificultats derivades de la falta de combustible, ja que segons indica la font, el comandant del terç naval es va pronunciar sobre la destrucció dels boscos del voltant. MADDOZ, Pascual: *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*. Vol. I (1845). Madrid. Est. Literario-tipográfico de P. Madoz y L. Sagasti. p. 534. Així mateix, disposem d'informació contemporània que indica que aquesta fàbrica de vidre fou una iniciativa de la Compañía de Seguros Vitalícios de Barcelona, qui al setembre del 1779 havia aconseguit l'autorització per part de la Junta de Comerç per poder construir una fàbrica de vidre al corregiment de Tortosa. Tanmateix, el departament de Cartagena s'hi va oposar per tal de protegir els interessos (la matèria primera, la fusta) de la fàbrica de brea i betum que aquesta institució controlava per impermeabilitzar els vaixells de la flota espanyola. La pugna amb Marina arribà a la Junta Central al 1782, moment en que el govern de Madrid donà la raó al ministre de Marina. Tanmateix, i seguint amb les indicacions de Madoz, tot semblava indicar que durant tot el procés i fins entrat el s. XIX, la fàbrica estigué en funcionament. ACA, Reial Audiència, Legajos, 85 num 20.

d'aquesta última institució sobre el territori català.¹⁸⁸ Estimem que aquesta maniobra es realitzà per tal de poder aconseguir l'autorització per construir la fàbrica sense haver de realitzar establiments emfitèutics per les aigües davant del Reial Patrimoni del Principat, i eludir, en la mesura del possible, els conflictes que es derivarien amb la privativa del Capítol de Canonges. Segons apareix a la petició:

[...] Y en vista de la referida instancia y de haber constado por Informe del Gobernador de Tortosa de treinta de noviembre último (después de haber oído en el asunto al Ayuntamiento de aquella Ciudad) ser cierto que los habitantes vecinos de ella han estado de tiempo immemorial como actualmente estan, en la quieta y pacífica posesion de hacer suyas propias libre y francamente, y sin reconocimiento de señorío a persona alguna las tierras hiermas comunes del término general de Tortosa, únicamente con reducirlas a cultivo, y de usar con la propia libertad y franqueza de leñas, hierbas y aguas del mismo término, teniendo titulada la posesión con la Carta de Población que se refiere en el testimonio [...]

Les al·legacions per aconseguir els permisos eren idèntics als arguments de tots els procuradors que defensaran durant els anys 20 de la següent centúria els posicionaments dels pagesos que volien tenir accés a les aigües de la sèquia del Capítol.

Malgrat l'intent dels industrials de fugir cap endavant i aconseguir els permisos eludint els conflictes que de ben segur se'n derivarien, el Capítol de Canonges va recórrer la concessió que havia obtingut Francisco Castillo de la Junta Central de Comerç presentant davant la Batllia del Reial Patrimoni els documents que l'acreditaven com a posseïdora del domini eminent de les aigües que davallaven de la serra de les Tres Eres i que alimentaven els Molins del Compte varis quilòmetres serra avall. El tribunal li donà la raó i la concessió que obtingueren els industrials de la Junta de Comerç del Regne fou retirada al 1757; creiem que aquest fou el motiu que endarrerí la construcció fins al 1759.¹⁸⁹ Un cop construïda la fàbrica, els conflictes amb la pagesia seguiren estant presents. Els socis de la fàbrica portaren a judici als pagesos i propietaris de les terres circumdants, els quals, amb la canalització ja construïda, no tardaren en posar en cultiu i regar aquelles terres que, fins aleshores havien estat ermes.¹⁹⁰

¹⁸⁸ AHDT, Fons Governació, capsas en foli, num. 1. Procés entre Maria de Llar, vídua de Pere Navàs, contra Antonio Castanyer, de Beseit. Jutjat Ordinari de Tortosa. 1823. num. 94. p. 379-380v.

¹⁸⁹ ACA, Reial Patrimoni, BGRP, Processos, 1757, num 4, O

¹⁹⁰ Al plet mantingut a la Batllia General del Reial Patrimoni, s'afirmava que aquelles terres havien estat cultivades anys enrera, però que el cultiu s'havia abandonat, per a reestablir-se amb l'oportunitat de reg que oferia la sèquia construïda per Castillo.

ACA, Reial Patrimoni, BGRP, Processos, 1764, num 2, J

3.6. La indústria paperera.

Trenquem momentàniament el relat basat amb els conflictes jurisdiccionals sobre l'aigua per contextualitzar la irrupció del sector paperer a Alfara, el qual no es pot entendre sense incloure'l en un context industrial més ampli que sobrepassa la situació de la seva immediata ciutat de Tortosa, i l'alinea amb el context hidràulic i industrial dels dos vessants de la serralada dels Ports, i a tot el conjunt de Catalunya.

Existeix tota una tendència historiogràfica orientada a revaloritzar, no només el sector secundari rural, sinó també revisar l'espai de muntanya com un espai de resistència i permanència de la indústria entre les etapes preindustrials i les fases de concentració de la indústria en els àmbits urbans, gràcies a la seva disponibilitat de recursos.¹⁹¹ El present estudi de cas s'emmarcaria en aquesta tendència historiogràfica que analitzarà les interrelacions entre la manufactura preindustrial, l'impuls del s. XVIII, la crisi pròpia de la segona fase de la indústria rural, davant la incapacitat de competir amb les innovacions empresarials, les innovacions tecnològiques i l'escalabilitat de l'economia de la segona revolució industrial.¹⁹² Igualment, s'apuntarà que, malgrat la llarga agonia d'aquell sector paperer, l'espai l'heretarà el sector hidroelèctric (no tractat en aquest treball), la qual cosa revitalitzarà el remanent d'indústria d'un poble agrari i de muntanya.

Les fàbriques papereres que a continuació abordarem irrompen de manera paral·lela, encara que no simultània, amb les fàbriques del mateix tipus del riu Sènia, situades a la mateixa serralada que les d'Alfara, però a un sector més meridional del massís dels Ports catalans; i sobretot, en el context de la concentració més important de fàbriques papereres que es varen construir entre el 1759 i el 1820 al llarg del riu Matarranya i el riu Pena entre els termes de Beseit i Vallderoures, a la comarca del Matarranya, Terol. Tots aquests espais, tradicionalment estaven ben comunicats i els desplaçaments

¹⁹¹ COLLANTES, Fernando: "Energía, industria y medio rural: el caso de las zonas de montaña españolas (1850-2000)" a *Revista de historia industrial*, 23. 2003. p. 65-93

¹⁹² La classificació de la indústria rural en tres fases està estreta de la ponència de Luís Germán i Fernando collantes al VIII Congrés sobre sistemes agraris, organització social i poder local. Pagesia, indústria i món rural. Alguaire, 19-21/09/2013. COLLANTES, Fernando; GERMÁN, Luís: "Industria y medio rural en la España contemporánea". Cal agrair al Dr. Enric Vicedo, coordinador del congrés la possibilitat d'accedir a aquest text quan encara no s'han editat les actes del mateix.

transhumans eren una constant entre vessant i vessant de la serralada, amb una presència constant de masos amb explotacions ramaderes, forestals i agrícoles de muntanya. A nivell antropològic, trobem una concordança de cognoms que venen a evidenciar un aiguabarreig històric de famílies de les tres regions esmentades. De la mobilitat socioprofessional en parlarem més endavant.

Tot plegat, a la vegada, s'inscriu en un context molt més ampli on el sector paperer va rebre un fort impuls a tot el regne, però especialment a Catalunya, on el govern passà a considerar-lo un sector estratègic, doncs afavorir-lo ajudava, no només a anivellar les balances comercials amb l'exterior, sinó que el seu comerç i transport generarien importants contribucions a l'erari públic en concepte d'impostos i duanes territorials.

La implantació d'aquest sector, tanmateix, requereix d'una connivència de factors naturals, materials i sociopolítics que en garantitzin, no només el correcte funcionament, sinó unes perspectives de negoci que animi a realitzar inversions en aquell sector.

3.6.1. Els condicionants físics.

Pau Vila, referint-se als condicionants físics requerits per la indústria paperera de la costa mediterrània, explica que gairebé tot el passadís litoral mediterrani, constitueix un espai adequat per a la aparició del sector paperer; el litoral mediterrani compta amb uns nivells de pluviositat que es situen entre 500 i 700 mil·límetres de precipitacions anuals, amb l'afegit que les superfícies -que l'autor delimita entre el Llobregat i el Xúquer- compten amb nombroses acumulacions d'aigües subterrànies entre els rodals càrstics que emergeixen en forma de fonts. Aquestes irrupcions d'aigua, amb un desnivell adequat, són susceptibles de ser aprofitades industrialment. El clima temperat, així mateix, propicia que s'hi coneguin poques gelades que afectarien negativament al seu aprofitament amb la interrupció estacional dels fluxos d'aigua.¹⁹³

Tals condicions convertien la contrada en un espai especialment idoni per a la implantació d'activitats industrials, instal·lacions que, com a mínim des de l'edat

¹⁹³ VILA, Pau: "L'aspecte geogràfic de la Indústria paperera a Catalunya. Els orígens en relació amb l'ambient físic i humà" a *Bulletí del Centre Excursionista de Catalunya*, num 477. Febrer del 1935. p. 70-71.

mitjana, foren presents a aquests barrancs, i que augmentaren en número i tipologia al llarg del s. XVIII i XIX.

Concretament, la indústria paperera tenia allí un entorn idoni per irrompre: segons aquell autor, la localització de la indústria paperera, no depèn tant de la disponibilitat de matèries primes, com de recursos de producció, especialment l'aigua, la qual ha de ser clara i neta per omplir les tines, i ha de tenir la força necessària per poder moure els batans i els artefactes per compactar la massa de paper. El mateix autor realitzà la ubicació dels nuclis paperers més importants del Principat, entre ells, el que aquí es treballarà i que Vila anomenà el *nucli paperer meridional*, en tant en quant disposa de l'abundor de draps i teixits vells que consumeix Tortosa, i, a la vegada, es disposa de fonts d'aigua de gran puresa com la font de l'Ullal.¹⁹⁴

3.6.2. Les infraestructures hidràuliques d'Alfara.

Tanmateix, per si sols, els condicionants físics no expliquen la localització dels molins i fàbriques papereres. Cal, a més, un estímul de consum. Els nuclis de població són, per al sector paperer, al mateix temps proveïdors de matèria primera (els draps, soles d'espardenya i carnasses), i consumidors del producte final, el cartró i el paper. Han de ser nuclis urbans populosos i amb nivells de desenvolupament econòmic, polític i cultural suficients com per mantenir una demanada sostinguda d'aquest producte durant molt de temps, a més d'oferir als productors la possibilitat d'exportació a altres llocs mitjançant les infraestructures de transport allí ubicades (ports i carreteres, especialment). Segons Gutiérrez, a més de l'exportació a Amèrica derivada de l'estanc del tabac, la demanda de paper també estava motivada per la necessitat que hi havia de cartró per al procés d'acabat dels panys de llana,¹⁹⁵ sector especialment desenvolupat als territoris, valencians i aragonesos dels Ports.¹⁹⁶

¹⁹⁴ VILA, Pau: *Resum de Geografia de Catalunya* (2003) Barcelona. Societat Catalana de Geografia. Institut d'Estudis Catalans. p. 128.

¹⁹⁵ GUTIÉRREZ POCH, Miquel: "Tradición y cambio tecnológico: la industria papelera española (1750-1936)" a NADAL, Jordi; CATALÁN, Jordi: *La cara oculta de la industrialización española. La modernización de los sectores no líderes (siglos XIX y XX)* (1994). Madrid. Alianza. p. 345

¹⁹⁶ Segons les estadístiques recollides per Nadal (CD), als quadres 1.1.1.6 i 1.1.1.7, a la comarca dels Ports de Valencia, Morella, La mata de Morella, Castellfort, Cincorres tenien telers de llana i a Vallibona, com a mínim es filava. I a Aragó destaca la Fresneda, Monroyo, Peñaroya, Valbona, Valderobres, Villarlengo. NADAL, Jordi (dir.): *Atlas de la industrialización en España (1750-2000)* (2003). Barcelona. Crítica.

L'observació de diferents casos ens empeny a afegir un factor físic més a tenir en compte: l'existència, a priori, de conduccions d'aigua, sèquies o canals que ajudin a portar la força motriu més a prop dels nuclis de població de consum i subministrament.¹⁹⁷ Gutiérrez apunta que el període clau d'expansió d'aquest sector industrial va venir determinat per la reconversió d'antics equipaments com ara molins fariners, batans de llana o fins i tot martinets metal·lúrgics.¹⁹⁸ Això s'explica, no només per la possibilitat d'alleugerir la inversió inicial en capital fix (que caldria fer de vell nou si no hi hagués cap instal·lació construïda), sinó també per l'escassetat d'indrets adequats i lliures per instal·lar-se. La reconversió d'aquestes fàbriques i molins era una inversió mínima, comparada amb la construcció d'una nova fàbrica i l'habilitació de preses i salts d'aigua per accionar les piles.

L'existència d'infraestructures hidràuliques era, a la vegada, simptomàtic del dinamisme del nucli de població en qüestió. Per a un nucli urbà, mantenir un cert volum d'habitants durant l'antic règim implicava necessàriament l'existència d'una agricultura intensiva a les immediateses del nucli urbà, el qual no es podia portar a terme sense la construcció de canals i sèquies que apropessin el benefici del reg a l'horta pròxima de cada població. De manera similar Munné identifica entre els factors de localització de les concentracions papereres de Catalunya, un estadi de formació d'una indústria rural, en contacte amb activitats agrícoles existents o activitats manufactureres de transformació de productes agraris.¹⁹⁹

En el nostre cas apreciem l'existència d'una llarga tradició molinera i un context específic abocat a l'explotació de les primeres matèries que en aquella zona es trobaven, especialment, la fusta dels Ports, i un sector ramader imponent que abastia de primeres matèries, tant als blanquers i assaonadors de la ciutat de Tortosa (que ja n'aprofitaven les aigües) com pels mateixos paperers que utilitzaven les parts sobrants del bestiar per fer la cola indispensable per a la fabricació de paper.²⁰⁰

¹⁹⁷ Aquest raonament rau de l'estudi que realitzem per a la indústria d'Alfara, però també l'hem pogut observar a els articles referents a la industrialització de l'eix del Sènia i del Matarranya, estudis que citarem degudament en el seu moment.

¹⁹⁸ Op. Cit. GUTIÉRREZ POCH, Miquel: "Tradición y cambio tecnológico..." p. 346

¹⁹⁹ MUNNÉ, Lourdes: "Molinos papeleros catalanes. Arquitectura industrial en el siglo XVIII" a *Actas del VI Congreso Nacional de Historia del Papel en España: Buñol (Valencia), 23-25 junio de 2005* (2005). València. Generalitat Valenciana. p. 493-502.

²⁰⁰ Sobre aquest aspecte, trobem a les ordenances de la sèquia de Roquetes, del s. XVII, en les que al punt 35, i incidint en el marc de l'ús privatiu de les aigües d'aquella sèquia per part dels seus propietaris, s'hi prohibeix taxativament l'ús de la sèquia per a la neteja de pells per part dels blanquers o assaonadors de la ciutat. AHCTE, fons ajuntament, papers. Establiments num 19, carpeta 20. I sobre la fabricació de la cola,

Cal afegir, però, que al segle XVIII existien traves de tipus jurisdiccional sobre les aigües.²⁰¹ L'existència prèvia d'una canalització o sèquia implicava, almenys, un acord de tipus jurídic sobre l'aprofitament de les mateixes, en funció del qual l'industrial podia negociar unes condicions per a la seva fàbrica i l'aprofitament de les aigües

La descripció que fa Pierre Vilar sobre la situació dels regs a la regió que ell mateix anomena *les planes occidentals* (la Segarra, les Garrigues, les planes d'Urgell i de Lleida, i les muntanyes de Tortosa i el delta de l'Ebre) és pròpia d'un panorama força desolat, i admet que el silenci de les fonts del Reial Patrimoni en quant a concessions hidràuliques, no descriu res més que la incapacitat d'aquestes regions, i de la seva massa proletària rural, d'emprendre ni tan sols les més modestes empreses hidràuliques que milloressin la situació agronòmica dels seus territoris.

Segons explica el mateix autor, aquestes regions restaren pendents de les magnes obres que havien de solucionar els problemes: el Canal d'Urgell, i malgrat que no ho cita literalment, hi podem incloure el projecte –que fins i tot s'arribà a iniciar durant el s. XVIII- de canalització de l'Ebre.²⁰² No obstant, Vilar relativitza la seva pròpia valoració genèrica de les planes occidentals (extreta de la mera comparació amb la Catalunya oriental) amb la descripció agronòmica dels viatges de Ponz sobre les planes interiors de Tortosa, on segons diu, hi havia sis-centes sínies entre Tortosa i el mar, les quals haurien d'haver aparegut als arxius del Reial Patrimoni.²⁰³

L'exemple del plet sobre les sèquies i els drets de reg d'Alfara poden contextualitzar aquesta aparent contradicció que, ni tan sols Vilar va afrontar per no incórrer en un estudi de cas que desequilibrés l'abast territorial del seu estudi. En realitat, si hom mira

s'han localitzat les disposicions realitzades per part de la Junta de Comerç de Barcelona per intentar crear unes ordenances per als fabricants paperers de tot el Principat, basades en les bones pràctiques dels millors fabricants de paper de Catalunya, els de la Pobla de Claramunt. Entre les preguntes del qüestionari que la Junta de Comerç va enviar a aquells experts artesans, es trobava quin era el mètode més adequat per fabricar la cola i deia que les carnasses havia de bullir un mínim de 12h a foc lent per no fer malbé la cola que es produiria amb elles. BC, fons Junta de Comerç, Lligall LV, caixa 76, num 22. (Melcior de Guàrdia, 8/7/1779).

²⁰¹ Segons Solà, des de l'arribada de l'administració borbònica a Catalunya, per accedir legalment al dret d'ús del recurs hidràulic per a usos industrials i agraris, calia demanar autorització a l'Intendent, el qual havia substituït al Batlle del Reial Patrimoni, doncs les aigües es considerarien, a partir d'aleshores, propietat reial. SOLÀ, Àngels: *Aigua, indústria i fabricants a Manresa (1759-1860)*. (2004). Manresa. Col·legi d'enginyers tècnics i industrials de Manresa. p. 55 i ss.

²⁰² VILAR, Pierre: *Catalunya dins l'Espanya moderna*. Vol. 3. (1987). Barcelona. Edicions 62. p 266

²⁰³ PONZ, Antonio: *Viage de España, ó cartas en que se da noticia de las cosas más apreciables, y dignas de saberse que hay en ella*. Vol XIII Carta VI. (1772-1794). Madrid. Imprenta Ibarra. p. 158.

les actes del municipi de Tortosa de qualsevol any de la segona meitat del s. XVIII, hi podrà apreciar una insistent aparició de la construcció i el manteniment de les sèquies de reg entre els diferents acords de l'ajuntament. Existia per tant, una constant obra de canalització, que, tot i ser de petites dimensions, seria imprudent obviar-les. Les dimensions d'aquestes sèquies eren petites, o dit d'una altra manera, proporcionals als recursos disponibles per invertir en matèria hidràulica, ja sigui per part de l'ajuntament, o per iniciatives particulars. Per a la gran canalització que convertiria en regadiu bona part del marge dret de l'Ebre, caldria esperar al s. XIX i a la participació de capital internacional.

Per explicar la contradicció existent entre fonts locals i fonts administratives o generals, com les que emprà Vilar, podem aportar dues hipòtesis des de dos visions diferents: en primer lloc hi ha els drets reconeguts a la carta de població i en plena vigència durant el s. XVIII. Vilar no temptejà la possibilitat de que es produís una expansió i intensificació agrària, que podríem qualificar de *silenciosa* per la seva escassa menció a les fonts habituals del Reial Patrimoni, però que es produïa sota el paraigua jurídic de l'aprisió i les llibertats dels tortosins de rompre i utilitzar boscos, pastures i aigües lliurement. Com hem vist, en els casos d'Alfara, aquesta llibertat començà a trontollar a partir del s. XVIII, i fins i tot entrat als segle XIX, quan el Reial Patrimoni es començà a qüestionar per quin motiu algunes terres i alguns artefactes hidràulics no satisfien al Rei els censos emfitèutics que li corresponien com a regalia que era l'aigua de tot el Principat.²⁰⁴

En segon lloc, hi podem atribuir també una situació força excepcional, on la ciutat de Tortosa i els poders senyorials allí presents tenien àmplies competències que podien suplantar al Rei, malgrat ser Tortosa una ciutat de reialenc. Hem pogut observar com el Capítol de canonges presentava documentació que els acreditava com a posseïdors del

²⁰⁴ Sobre si es tractava de regalia o no, s'ha de referenciar el raonament de Fabregat, on afirma que, si bé abans de la Guerra de Successió, la Carta de Població i l'ampliació de la mateixa en els Costums gaudien de plena vigència i atorgava als ciutadans de Tortosa el lliure accés a les aigües, aquesta confiança amb la legislació consuetudinària medieval es va començar a quebrar amb l'adveniment dels Borbons. La recentralització del poder i les maniobres d'homogeneïtzació de les facultats del rei a tots els territoris influïren en mermar la confiança dels regants, els quals, en molts casos per iniciativa pròpia, decidiren engregar el procés d'establiment emfitèutic amb el Reial Patrimoni per tal de protegir la seva inversió. FABREGAT, Emeteri: "Els sistemes tradicionals de reg a la regió de Tortosa i les propostes d'ampliació: de les sèquies i sínies al pantà d'Ulldecona" a Recerca, num 11. 2007. p. 232.

domini directe sobre els Molins d'en Comte, possiblement, la instal·lació industrial més important de Tortosa, juntament el molí de l'Assut de Xerta. Hem indicat igualment, com el molí de l'Ullal, a Alfara, pagava des del s. XVI el cens emfitèutic per l'ús de les aigües a la universitat de Tortosa, i com aquesta condició no es va posar en dubte fins ben entrat el s. XIX. Tots aquests exemples ens porten a imaginar un cert desconeixement de la situació real a l'horta de la plana de l'Ebre per part de les autoritats de Barcelona, situació que començarà a canviar durant l'últim terç del s. XVIII, quan la jurisdicció reial es començà a immiscir als assumptes tortosins, tot buscant una harmonització senyorial amb la resta del Principat. La proliferació de sínies, així com de sèquies de curt abast foren una solució pràctica i, com diria el propi Vilar, *individualista* a falta de les grans obres que requeria domesticar un riu de l'envergadura de l'Ebre.²⁰⁵

La vall de l'Ebre, sobretot l'espai que hi ha entre els Ports de Tortosa i el riu està pentinada per nombrosos barrancs i vetes d'aigües freàtiques, algunes d'elles a poca profunditat, a les que s'hi podia accedir fàcilment mitjançant pous poc profunds, la construcció d'una roda hidràulica de tracció animal i un senzill sistema de conduccions que permetien el reg d'una o varies finques. La raó per la qual aquestes obres no apareixen als registres històrics consultats per Vilar, pot trobar-se en que aquelles terres estaven en una situació jurídica de subestabliments, sobre les quals els posseïdors del domini útil, res havien de declarar al Reial Patrimoni.²⁰⁶

²⁰⁵ Fabregat apunta a que els elevats costos de la construcció de sèquies i infraestructures de reg majors impulsava als propietaris a emprendre iniciatives col·lectives reduïdes com ara les sènies. Apunta que aquest sistema de reg es remunta a l'antiguitat i que durant el s. XVIII, davant de l'augment demogràfic i l'expansió i intensificació de la superfície de conreu, aquest sistema de reg va anar a més davant el fracàs d'altres iniciatives de canalització de més embargadora, tant per falta de capitals com de mitjans tècnics per assolir els desnivells necessaris per a la desviació del riu. FABREGAT, Emeteri: "Els sistemes tradicionals de reg a la regió de Tortosa i les propostes d'ampliació: de les sèquies i sínies al pantà d'Uldecona" a Recerca, num 11. 2007. p. 237.

Aquesta conclusió resulta similar a la que ja s'ha esgrimit per al cas de la modernització de infraestructura de reg del tram final del Guadalquivir: "Las técnicas tradicionales de riego como obstáculo a la expansión del regadío" a DEL MORAL, Leandro: *La obra hidráulica en la cuenca baja del Guadalquivir, siglos XVIII-XX. Gestión del agua y organización del territorio* (1991). Junta de Andalucía. Servicio de publicaciones de la Universidad de Sevilla. P. 448-453.

²⁰⁶ Fabregat esgrimeix que, els costos d'una sínia assolía al 1860 els 6.000 rals i podia treure uns 2 litres/s. FABREGAT, Emeteri: "Els sistemes tradicionals de reg a la regió de Tortosa i les propostes d'ampliació: de les sèquies i sínies al pantà d'Uldecona" a Recerca, num 11. 2007. p. 239.

Nosaltres podem afinar més els costos a partir d'una notícia documentada dels costos de construcció d'un pou-nòria a la *masia de Bítem*, l'any 1833. Segons aquell pressupost, una sínia de grans dimensions assolía un cost de 7.966 rv. dels quals la major part dels costos (concretament 5.785 rv) provenien del cost de la mà d'obra, diners que en cas d'una iniciativa pagesa autònoma amb 3.000 reals podien dotar-se d'un sistema de reg suficient per a les seves petites explotacions d'horta. AHCTE, fons municipal, papers, top 5341

Evidentment, la indústria requeria d'altres infraestructures, la qual cosa els obligarà a situar-se als punts on hi havia les sèquies construïdes durant l'edat mitjana o moderna. Aquestes canalitzacions, construïdes per conduir l'aigua dels llocs de transcurs natural als llocs de necessitat per a les activitats humanes, agrícoles o industrials, eren cares i requerien d'acords i inversió col·lectiva.

Disposem de poca informació arran de la sèquia d'Alfara, concretament de dues notícies que ens permeten especular sobre la situació existent just al moment d'iniciar-se l'arrencada industrial.

En primer lloc, disposem d'informació treta d'un establiment de la normativa en l'ús de les aigües entre els propietaris de tres sèquies que derivaven de la sèquia major que baixava des d'Alfara i anava a parar als molins del Compte: la sèquia de Laber, la sèquia de Villaroja i la *denmig*, ja esmentades més amunt.

Aquesta sèquia, sorgí d'un conflicte pels drets de l'aigua gestats al s. XIV i resolts de la mà del governador General de Catalunya Ramon Alemany de Cervelló. Les despeses derivades dels plets i les obres de canalització ascendiren a 35.600 sous que hagueren de pagar els propietaris.²⁰⁷

Les ordenances que se'n derivaren, teníem molt a veure amb l'interès dels propietaris de garantir l'exclusivitat dels seus regs davant de terceres persones que no havien participat dels costos o en la seva construcció. S'establien torns de reg i prioritats segons tipus de cultiu. És interessant com distingia entre terres de ribera o de muntanya (la qual cosa significa que afectava també al terme d'Alfara) i com preveu la conversió de les antigues vinyes en terres blanques per a la plantació de blats. La preocupació pels períodes d'estiatge eren prou manifestos i l'escassetat d'aigua es combatia amb un

²⁰⁷ AHCTE, fons municipal; papers. Establiments num 19. Carpeta 20. *Establecimientos de las acequias del Molino de Compte [sic] de la ciudad de Tortosa*.

La datació de les obres de construcció d'aquestes sèquies s'ha realitzat de manera indirecta, arran de la notícia del capítol 6 de les ordenances dels regants, segons la qual les despeses de la sèquia s'adjudicaren arran d'una sentència arbitral del Governador de Catalunya Ramon Alemany de Cervelló en algun moment de l'últim terç del s. XIV. SABATÉ, Flocel: "La governació al Principat de Catalunya i als comtats de Rosselló i Cerdanya" a *Revista de Historia Moderna. Anales de la Universidad de Alicante*, num 12. 1999. p.25. A més, la presència d'un personatge anomenat Domingo de Manresa entre les partides de despesa que la font descriu, ens fa pensar que els constructors varen recórrer a l'experiència dels manresans arran de la construcció de la seva gran sèquia durant la mateixa centúria.

Tanmateix, disposem de les ordenances de la ciutat de Tortosa, que d'ençà el s. XIII ja fa menció als usos de les sèquies, encara que referent a les cèquies de la Palomera, tenim referències al lligall num 9 (1443-1455), al lligall 11 cita les sèquies de Castellnou, Benigueram i Vilaroia (1457-1478) i al lligall 12, (1476-1503) ja identifica la sèquia de vilaroia amb la canalització dels molins d'en Comte i al 1502 ja existeixen ordenances sobre les tres cèquies que trobem citades al s. XVII i XVIII, com són la de Vilaroia, la sèquia d'enmig i la de Laver. AHCTE, fons establiments. Lligalls 9-12, especialment lligall 12, p. 107v-108v.

control exhaustiu del compliment de les hores de reg, l'acord de restricció d'hores de molta dels molins del Comte i de la vigilància del bon estat i la neteja periòdica de l'obra a través dels guardes amb autoritat concedida per la comunitat de regants.

En segon lloc, disposem d'un plet del 1764, contret entre un grup de propietaris d'Alfara, contra Francisco Castillo, fuster, Vicent Bellet, comerciant, i Francisco Rebull, notari. Aquests tres últims, ciutadans de Tortosa, van construir dues fàbriques de paper blanc juntes, just al lloc on actualment hi ha la coneguda com la fàbrica de Pallarés i el sistema de canalització que l'alimentava.

El conflicte es desenvolupà arran de l'intent dels propietaris de la nova fàbrica de vetar l'accés a les seves sèquies als propietaris de les terres del voltant. D'aquest plet, des del punt de vista industrial, en parlarem més endavant, però el que cal apuntar aquí és les disposicions sobre la situació de les infraestructures hidràuliques. Segons les declaracions del procurador dels socis de la fàbrica, varen ser ells els qui construïren les sèquies que conduïen l'aigua a les seves fàbriques, en dos moments diferents. La primera canalització, construïda al mateix temps que la primera fàbrica, l'any 1759, conduïa l'aigua des del molí fariner dels Martí, al barranc del *molinàs*, fins la fàbrica de paper, i, al 1763, construïren la segona fàbrica, just al costat, i per ampliar la força motriu, canalitzaren els torrents del Toscar, el Bosc Negre i Sant Julià, és a dir, que el capital invertit per aquelles dues fàbriques, articularen el sistema de canalitzacions de les aigües d'Alfara.²⁰⁸

Amb aquestes dues notícies, podem afirmar que existia una xarxa de sèquies a priori, ja que creiem que estava en perfecte funcionament des de l'edat mitjana la sèquia entre la bassa del Capítol i els Molins d'en Comte. Segons, la notícia de l'establiment de les ordinacions de les tres sèquies, podem verificar que, a partir de la segona meitat del s. XVII, es començà a desenvolupar una nova xarxa de canalitzacions a partir de la sèquia original, sobretot a la part de la plana, a l'horta del poble de Jesús, nucli urbà aleshores en formació. No obstant la part superior, és a dir, des de la bassa del capítol fins les mateixes fonts, la situació era més confusa.

²⁰⁸ ACA, Reial Patrimoni, BGRP, Processos, 1764, num. 2J.

El plet del 1764 indica, a més, que la primera de les sèquies que varen construir els inversors era, de fet, la rehabilitació d'una d'antiga que havia alimentat anteriorment (no diu quan) una altra fàbrica ubicada al mateix lloc on Castillo, Bellet i Rebull havien edificat la seva, i que comunicava la sortida d'aigües del molí fariner de l'Ullal amb el barranc de Carles. Així mateix, les altres dues sèquies que construïren des de les fonts del Tosca i la de Sant Julià, per unificar-se just a la base del vell pont de Sant Julià i transportar aquelles aigües unides fins la fàbrica, les varen construir els socis capitalistes de les fàbriques. Sobre aquesta nova infraestructura, molt més complexa, no hi ha indicis que suplís o restaurés cap sèquia existent fins aleshores, i de fet, en diversos punts de l'exposició, s'argumenta que les aigües, fins la construcció de les sèquies de la fàbrica, encara transcorrien pel llit natural del barranc. D'aquí que, segons el procurador dels socis de la fàbrica, fos la sèquia que els seus clients construïren la que animà a intensificar el cultiu sobre unes terres que, segons ells, fins aleshores estaven sense cultivar.

Per altra banda, els agricultors es defensaven amb el principi del lliure accés a les aigües i amb l'afirmació que temps enrere, aquelles terres ja havien estat regades amb les aigües de les mateixes fonts però que, per algun motiu que no especifica, es deixaren de cultivar. De ser certa aquesta afirmació, s'hauria d'acceptar que aquelles fonts ja havien d'haver estat canalitzades en anterioritat, ja que les terres cultivables es troben a un nivell superior a les del llit del barranc. Altrament, si admetem com a certes les declaracions dels pagesos, caldria estudiar la possibilitat d'un abandonament de terres i d'infraestructures hidràuliques durant la segona meitat del s. XVII i principis del segle XVIII, i una recuperació de les mateixes arran de les inversions en infraestructures hidràuliques de la segona meitat de la mateixa centúria.

Independentment dels antecedents que existien sobre l'aprofitament agrari d'aquelles aigües, no hi ha dubte que els terratinents aprofitaren les dues sèquies recentment construïdes o rehabilitades, i que, de la mateixa manera que succeí amb els greuges del Capítol de Canonges de la ciutat de Tortosa amb les seves canalitzacions, els pagesos prengueren les aigües per regar les seves terres, posant així en explotació terres que fins aleshores estaven sense explotar degut a que, per ells mateixos eren incapaços d'erigir unes canalitzacions com aquelles.

Determinem, per tant, que l'avenç agrari i l'industrial anaren íntimament lligats, sent el seu nexa la canalització de les aigües dels barranc de Carles. L'agressivitat del Capítol

de Canonges sobre la privativa en l'ús de les aigües de la serra de les Tres Eres, el plet que enfrontà a industrials i pagesos per la canalització de les aigües a la part superior del barranc, i fins i tot l'extrem recel en el control de l'accés al reg dels propis regants a les sèquies de Laber, Villaroja i denmig donen a entendre que la construcció d'una sèquia significava un canvis substancial a l'agronomia de la contrada, i que, fos quin fos el seu objectiu, hi hauria pressió social per democratitzar l'accés i l'ús de les aigües, cosa que afectà negativament als possibles estímuls de noves iniciatives industrials.

3.6.3. L'estímul legislatiu il·lustrat al sector paperer.

Tots els estudis consultats sobre la implantació de la indústria paperera ens remeten unànimement a l'estímul legislatiu que aquest sector va rebre per part del govern, per tal de superar la deficient balança comercial que tenia la monarquia hispànica en quant al paper respecte altres potències europees, especialment la indústria paperera genovesa.

Durant el s. XVII, la república lligur dominava la importació de paper a la Península fins al punt de negociar de tu a tu amb el govern sobre l'estanc d'aquesta mercaderia. Això canvià radicalment al llarg del s. XVIII, sobretot arran de l'impuls portat a terme pels primers borbons amb mesures encaminades a encarir la importació del producte manufacturat, encarir l'exportació de les matèries primeres, treure les barreres internes de cara la seva comercialització i impulsar la producció autòctona de paper per tal de poder abastir tant el mercat peninsular com el colonial. Malgrat que l'obra legislativa mercantilista sobre la indústria paperera es remunta al 1736 amb els primers privilegis personals, no serà fins a la Reial Cèdula del 1780 quan podem parlar d'una legislació generalitzada per a tots els fabricants de paper, amb la intensió de cohesionar la situació existent entre ells i fomentar *a l'engròs* el floreixement d'aquest sector industrial.

Amb aquesta Reial Cèdula es sistematitzava en una de sola les tres línies d'actuació proteccionista: la doble tributació de la manufactura estrangera –duanes i rendes provincials a peu de mercat- el control sobre les matèries primeres, especialment els draps i les carnasses a partir de l'extensió del dret de tempteig per a tots els fabricants espanyols i la prohibició d'exportar-les a l'estranger. Finalment, la llei incentivà la producció autòctona amb l'arribada de mestres que ensenyaven noves tècniques i tecnologies per a la fabricació, així com l'obertura del mercat local i el colonial per a

tots ells, amb l'aplicació de les llibertats que ja s'havien aplicat per a les manufactures de panys i llanes a finals de l'any anterior (Reial Cèdul·la del 18/11/1779) i la reducció dels tributs a la corona al 2% per a la manufactura a peu de mercat.²⁰⁹

En quan a les notícies que podem ressenyar en l'àmbit territorial català sobre aquest context legislatiu és, en primer lloc, la supressió del dret de lleuda sobre els draps i les carnasses al 1778, per petició expressa dels fabricants a la Junta particular de Comerç de Barcelona (1777) i d'aquesta a la Central, la qual hi accedí en concordança amb l'esperit de les Reials Cèdules del 1767, 1768 i 1769.²¹⁰

En segon lloc trobem la petició a la Junta General de Comerç per part del fabricant de paper tortosí Sebastià Mas, propietari de tres fàbriques de paper a Tortosa, l'any 1781, per a que s'unifiquessin les normatives de producció per a tot arreu de la monarquia.²¹¹ Aquesta petició, malgrat no haver pogut localitzar el memorial que l'acompanyava, és perfectament equiparable a les ja ressenyades pels seus companys del gremi seder i s'emmarca en la problemàtica d'un territori de frontera on la reglamentació cada cop més obtusa pròpia dels últims anys de la indústria d'antic règim generava problemes de competència als límits jurisdiccionals, en aquest cas, entre Catalunya, València i Aragó, on unes diferents ordenances podien ser un avantatge competitiu en un context de fortes interaccions interregionals.²¹² El sector paperer, en tant que fou minoritari fins al s. XVIII, no estava organitzat per gremis, i, per tant, les ordenances eren quelcom desconegut per aquells fabricants. La Junta de Comerç de Barcelona, com a mesura

²⁰⁹ NUEVO ÁBALOS, José Luis: *Régimen jurídico y progreso papeleró en España y en Indias 1580-1791* (2004). Sevilla. S&C ediciones. P. 107-115. L'arribada de mestres paperers d'altres indrets d'Europa, era una pràctica habitual des de mitjans del segle XVIII. Tenim informes del 1767 que afirmen que l'experiència, en un primer moment va fracassar, ja que les lliçons dels mestres genovesos requerien d'un temps de pràctica i que, malgrat haver après, la cola genovesa seguia sent de major qualitat, a més de l'avantatge competitiu que tenien els fabricants lligurs amb l'ús sistemàtic de dones i nens en la producció, la qual cosa reduïa substancialment el preu. BC. Fons Junta de Comerç, LV, caixa 76, num. 22. p.20 i ss.

²¹⁰ BC. Fons Junta de Comerç, LV, caixa 76, num 22 i 28. La Reial Cèdula del 1767, per exemple, evitava que es cobressin cap dret de duana als dominis de SM per aquells draps que s'introduïen de l'exterior, ni de cap port d'Espanya per dotar de primera matèria a les fàbriques catalanes. També incloïa que a totes les duanes catalanes només s'exigís 8 diners de *General i Guerra* per al paper que s'exportés a altres ports d'aquests dominis, seguint les ordenances del Principat, però l'exportació a l'estranger contribuïria amb un sobrecost del 15%.

²¹¹ BC. Fons Junta de Comerç, llibre BA 8 p. 312 (26/6/1781) i llibre BA 72 (5/7/1781).

²¹² AHCB, fons Junta de Comerç, vol 31. p. 146 i ss. En aquest cas, a l'abril del 1782, l'ajuntament de Tortosa, en representació d'alguns dels fabricants de seda de la ciutat, ja reclamen que s'unifiquin els criteris de producció del teixit de seda entre el Principat i el Regne de València, doncs la diferència de proporció de dúcar permès en les ordenances d'un i altre lloc, els suposa un greuge per la diferència de preu que tot plegat implica al producte final.

encaminada a garantir els estàndards de qualitat que hom podia trobar en el paper estranger, especialment el genovès, impulsà una iniciativa per crear unes ordenances

L'obertura del mercat colonial (1778), de la mateixa manera que succeí en altres indústries, oferí una possibilitat d'inversió per als capitals agraris existents tant a Catalunya com a València, i els llocs on es donaven les condicions necessàries, s'aprecià una ràpida conversió de la vella tradició molinera vers a la fabricació del paper, amb unes perspectives de guany més elevades.

Tanmateix, la indústria paperera catalana va començar a desenvolupar-se anys abans de la culminació legislativa. Com em pogut apreciar en la documentació de la Junta particular de Comerç de Barcelona, aquesta, amb connivència amb la Central de Madrid, es va començar a mostrar interès per l'estat de les fàbriques existents a Catalunya i es va començar a investigar quines mesures calia emprendre per poder incentivar-ne encara més el seu desenvolupament. Es va arribar a la conclusió que la principal causa de l'endarreriment era l'escassetat de matèria primera.

La Junta de Comerç de Barcelona Es realitzà un inventari, (que creiem que era força sistemàtic almenys pel que fa als principals nuclis paperers del Principat, com Capellades, regió que mantenia una forta relació amb la Junta de Comerç en allò que respecta als industrials paperers) on detalla les fàbriques que hi ha, els seus propietaris, la seva producció anual en resmes i el seu potencial, en cas de que no es veiessin limitats per falta de matèria primera. Quantifica un total 86 fàbriques en funcionament i 23 parades; la producció total és de 120.800 resmes, però amb un potencial de 301.600 resmes anuals. En termes percentuals, Catalunya tenia en funcionament el 78,90% de les seves instal·lacions i produïa el 40,05% de la seva potencialitat. Malgrat que les xifres que dona la relació de fàbriques són massa arrodonides per considerar-les precises, la conclusió és força eloqüent i explica les mesures legislatives que s'emprehgueren durant els anys següents.

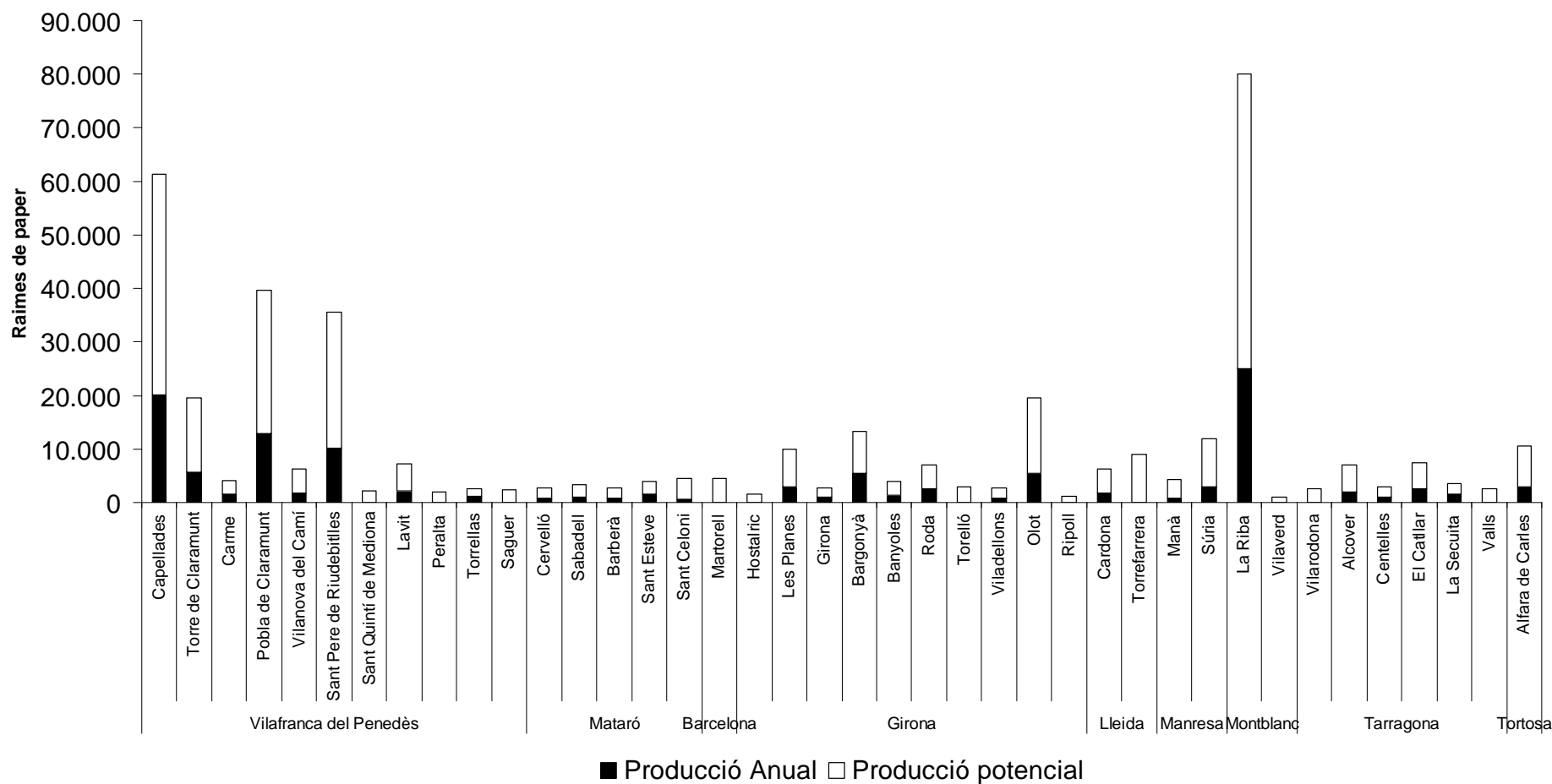
3.6.4. Els resultats: expansió i densificació del sector.

El resultat de l'obra legislativa donà el seu fruit i el sector va agafar una important empenta durant l'última dècada del s. XVIII i principis del s. XIX. Així, recentment acabada la guerra del Francès, a finals del 1816, a Catalunya existien 166 fàbriques de

paper, amb 210 tines i una producció de 550.000 raimes anuals.²¹³ No obstant això, a Catalunya, l'expectativa d'exportació a Amèrica, juntament amb la quantitat de capital existent disposat a ser invertit en sectors productius, ja va motiu suficient com per explicar l'aparició de les fàbriques. Amb una cronologia massa primerenca com per ser explicada per l'impuls legislatiu, Catalunya ja presentava les següents dades:

²¹³ BC. Fons Junta de Comerç, BA 23, lligall 55, pleg 40 i MADURELL, Josep Maria: *El paper a les terres catalanes: contribució a la seva història*. vol 1 (1972). Barcelona. Fundació Salvador Vives Casajuana. p. 101.

GRÀFIC 2.1: Producció anual i potencialitat de producció de paper a Catalunya, segons la Junta de Comerç. En raimes. 1775.



NOTA 1: Dades agregades per municipi i corregiment.

NOTA 2: La producció anual real s'ha pogut comptabilitzar a la baixa, tant pel fet d'estar la fàbrica parada per falta de matèria primera, com pel fet de no disposar de dades sobre aquella o aquelles indústries.

FONT: Biblioteca de Catalunya, fons Junta de Comerç, lligall LV, caixa 22, num. 24. Elaboració pròpia.

Sobre aquesta gràfica, el que cal observar és l'elevadíssima densitat de les indústries. Això es deu, sobretot, a la importància transcendental dels factors de localització industrial, especialment la presència i les característiques de les aigües necessàries per a la fabricació.

Per posar en evidència aquesta realitat, proposem la següent matriu de distàncies entre els principals punts de fabricació del corregiment de Vilafranca del Penedès i la seva ciutat més pròxima des d'on abastir-se de primeres matèries, Igualada:

TAULA 2.2: Matriu de distàncies euclidianes entre Igualada i els principals centres productors de paper del corregiment de Vilafranca del Penedès, segons l'informe de la Junta de Comerç del 1775. En Km.

Poblacions amb indústria paperera	Igualada	Vilanova del camí	La Pobra de Claramunt	Capellades	La Torre de Claramunt	Carme	Sant Quintí de Mediona	Riudebitlles de Sant Pere	Lavit
Igualada	•	2,2	5,66	4,45	6,03	5,29	13,41	15,59	17,48
Vilanova del camí	2,2	•	3,69	5,72	4,46	4,93	12,37	14,28	15,92
La Pobra de Claramunt	5,66	3,56	•	2,52	2,24	5,02	9,88	11,22	12,69
Capellades	4,45	5,72	5,52	•	1,59	4,7	7,48	8,78	10,29
La torre de Claramunt	6,03	4,46	2,24	1,59	•	3,22	8,33	10,86	11,47
Carme	5,29	4,93	5,02	4,7	3,22	•	8,32	10,79	12,96
Sant Quintí de Mediona	13,41	12,37	9,88	7,48	8,33	8,32	•	3,17	5,67
Sant Pere de Riudebitlles	15,59	14,28	11,22	8,78	10,86	10,79	3,17	•	2,5
Lavit	17,48	15,92	12,69	10,29	11,47	12,96	5,67	2,5	•

NOTA: No s'ha inclòs ni Peralta, ni Torrellas, ni Saguer donat que la seva distància i l'escassa entitat de la seva producció modificaria el fons del càlcul proposat.

FONT: Distàncies calculades amb el Google Earth. Elaboració pròpia.

Les localitats que es mostren contemplades en aquest quadre representen el 45,25% de la producció paperera en termes reals (no de potencialitat productora) de tot el Principat. A més, aquests nuclis productors paperers es troben, tots ells, a un radi de menys de 20Km d'Igualada, sent la distància mitjana entre si de 7,96 Km en línia recta.

Si, a més a més contemplem La Riba, veurem com el nivell de concentració encara es pronuncia més, ja que aquest municipi, per si sol, ja concentra el 20,80% de la producció paperera catalana. Per tant, podem afirmar que el 66,04% de tota la producció

estava concentrada en dos únics punts. La resta de la producció es repartia entre Girona, Mataró i Tarragona, però amb uns nivells de producció més reduïts i un grau més elevat de dispersió de la localització industrial.

Pel que fa a les fàbriques d'Alfara, caldria classificar-les en el grup de disposició dispersa, i, malgrat no poder-se apreciar a la font de la Junta de Comerç donat que només aborda les fàbriques del Principat, la situació de les fàbriques d'Alfara formen part de l'arrencada interregional del sector paperer a Beseit, Vallderoures i la Sénia, encara que les dificultats que més endavant abordarem frenaren l'aparició de més fàbriques i de major capacitat.

Cal dir que, segons l'informe de la Junta de Comerç, les dues fàbriques d'Alfara, que explotava Sebastià Mas tenia una producció de 3.000 raimes anuals i una potencialitat de 5.000, l'una i 2.500 l'altra, producció i capacitat que es troba molt per sobre de la mitjana del Principat, situada en 1.399 raimes de producció anual real i una potencialitat mitjana de 2.774. En termes absoluts, a tot el Principat únicament existia una fàbrica a la Pobla de Claramunt amb una producció real i una potencialitat similar de 3.000 i 5.000 raimes respectivament, propietat de Josep Font.

Per contra, el més habitual als nuclis paperers de referència, com la Riba o les fàbriques de l'Anoia eren fàbriques mitjanes d'una producció d'entre 1.500 i 2.000 raimes anuals. Creiem que el factor limitador de la dimensió de les fàbriques responia a dos factors bàsics: per un costat, hi ha la força motriu disponible, l'aigua, procedent de sèquies o rius; així, a més concentració de fàbriques, corresponia menys aigua per unitat industrial. I en segon lloc, cal destacar l'adaptabilitat a una circumstància on la disponibilitat de matèria primera no estava ni molt menys assegurada. Cal afegir, a més, que la potencialitat de fabricació evidencia que aquelles fàbriques estaven preparades per produir gairebé el doble de paper del que en aquells moments realitzaven, i com mostra les demandes dels fabricants a la Junta de Comerç, la principal trava al desenvolupament del sector era la matèria primera, a més del fet indicatiu que, amb la consecució del títol de fàbrica privilegiada, un dels drets que aquell fabricant adquiria

era el dret de tempteig i la possibilitat d'importar amb una càrrega fiscal menys feixuga, draps i espadenyes de la resta del Llevant peninsular.²¹⁴

Tornant a la fàbrica d'Alfara, malgrat no aparèixer el nom dels propietaris, podem afirmar amb molta seguretat que aquestes dues fàbriques eren les que havien construït la societat de Francisco Castillo, Vicent Bellet i Joan Rebull al 1759 i 1760 respectivament, i que possiblement, o bé ja havien passat a mans de Pere Navàs, o bé encara romanien a la propietat les constructors de la fàbrica.

En qualsevol cas, les dues fàbriques, tal i com apareix explicat al plet judicial que mantingueren els socis contra els pagesos i terratinents d'Alfara al 1764, estaven unides sota un mateix edifici, malgrat que hi havia dos motors alimentats per dos salts d'aigua diferents procedents de dues sèquies, ambdós, construïdes pels mateixos socis de la fàbrica.²¹⁵

La capacitat de producció d'aquesta fàbrica imponent, lligat al fet de que la sèquia no es continuà construint més enllà de la fàbrica, i els constants conflictes i plets oberts davant qualsevol intent d'aprofitar aquelles aigües, limità la proliferació de noves fàbriques papereres a la contrada durant la resta del s. XVIII. No es platejaren noves iniciatives de caràcter industrial fins ben entrat el s. XIX.

3.6.5. Alfara i el context regional propici per al desenvolupament del sector paperer.

Malgrat les limitacions que existiren en un primer moment de cara la proliferació de més fàbriques a Alfara, cal dir que en el seu context regional més immediat, el sector paperer ja havia trobat arrelament. Alfara de Carles es trobà fortament influïda per l'esclat industrial de l'altre costat dels Ports, especialment per la indústria paperera de les vil·les de Beseit i Vallderoures (comarca del Matarranya) les quals havien emprès un fort creixement d'ençà la segona meitat del s. XVIII.²¹⁶ Aquesta informació no és gratuïta. De fet podem traçar una relació directa, encara que cronològicament descompensada, entre els passos seguits per uns i per altres, i fins i tot amb la situació de la Sènia, cronològicament més paral·lela a la dels Ports aragonesos.

²¹⁴ MADURELL, Josep Maria: *El paper a les terres catalanes: contribució a la seva història* (1972). Barcelona. Fundació Salvador Vives Casajuana. Vol 1. p. 85-92.

²¹⁵ ACA, fons Reial Patrimoni, BGRP, Processos, 1764, num 2J.

²¹⁶ LOZANO, Juan Carlos: "Las fábricas de papel de Beceite (Teruel)" a *Artigrama*. Num 14. 1999. p. 109-133.

Lozano atribueix la localització de la indústria paperera de Beseit a una llarga tradició de molins fariners i d'oli, així com l'existència documentada de batans tèxtils i martinets que des de l'edat mitjana ja empraven l'aigua com a força motriu. Aquesta tradició convertí l'eix del riu Matarranya i la seva sèquia en un marc idoni per a la instal·lació de la indústria paperera durant l'últim terç del s. XVIII. Aquesta és la cronologia de la seva implantació:

TAULA 2.3: Cronologia de la implantació de les fàbriques papereres de Beseit, segons les notes del mossèn Joaquín de Liedna (1767-1820)

Nom de la fàbrica	Any	Propietaris
Fàbrica Miró	1759	Thomàs Royo
Fàbrica del Batan	1787	Leon Grau i Josep Garrigues
Fàbrica Baños o Estrechos, coneguda com el <i>Molí Bonic</i>	1789	Francisco Zurita
Fàbrica Cremada	1791	Joaquín de Liedna i Josep Urquizu
-	1793	Zurita de Raimundo, Morelló y Cia
Fàbrica del Canyisar	1793	Joaquín Félez
-	1794	Gracián
Fàbrica del Pont nou	1794	Pedro Estupinya i 2 mercaders francesos de Tortosa ^(*)
-	1797	Domingo Nicolau i Miguel Guardia
Fàbrica Solfa	1801	Joaquín Royo
Fàbrica Taragaña	1804	Juan Morató
Fàbrica Noguera	1820	Germans Morató

Font: LOZANO, Juan Carlos: "Las fábricas de papel de Beceite (Teruel)" a *Artigrama*. Num 14. 1999. p. 109-133. Aquest autor referencia anotacions particulars de Joaquín de Liedna, mossèn de la vila i propietari d'una de les primeres fàbriques papereres edificades a la mateixa, que es troben al llibre de baptismes del 1767 al 1802. Aquestes anotacions ressenyen en forma d'anuari la irrupció espontània però constant de fàbriques papereres a la vila de Beseit entre aquests anys.

Nota^(*): Malgrat no poder-ho demostrar sobre documentació pròpia del molí, creiem que els dos mercaders d'origen francès que insinua Joaquín de Liedna residents a Tortosa eren José Luís Tournier i Josep Maria Drouet, els quals apareixen ressenyats a l'*Almanak mercantil o Guia de comerciantes para el año 1808*, p. 388-390, encara que no com a propietaris de fàbriques de paper.

D'aquesta cronologia, podem destacar que la data d'implantació de la primera fàbrica correspon exactament a la de Alfara, al 1759. No obstant, a diferència del poble del Baix Ebre, Beseit va emprendre una forta arrencada des de finals dels anys 90 del s. XVIII fins a principis del s. XIX, cosa que Alfara va ser incapaç d'aconseguir, en part per la força que imprimí en els processos judicials el Capítol de canonges per garantir la seva privativa.

Amb una cronologia més tardana que a Beseit, però sense les limitacions que sofrí l'arrencada d'Alfara, la implantació del sector paperer al riu Sénia, bé que es podria considerar un procés de suplantació sectorial on antics molins i batans foren reconvertits al sector paperer durant els primes anys del s. XIX, amb l'adopció de noves tecnologies i amb una arquitectura industrial més especialitzada.

TAULA 2.4: Fàbriques de riu instal·lades al llarg del riu Sénia entre el s. XVIII i s. XIX

Nom de la fàbrica o molí	Localitat	Sector	Any d'implantació ^(*)
Molí de l'Hospital	La Sénia	paperer/martinet	1748
El martinet	Benifassà	fariner	1760
Molí d'en Guiot	El Rossell	fariner	1771
Fàbrica Pertegàs	Les Cases del Riu	paperer	1792
El molí de Samarro	La Sénia	fariner	1800
Molí del pouador	La Sénia	fariner	1805
Molí de Montserrada o la Vella	La Sénia	paperer/fariner	1805
Molí de Chirlets o de Mangrané	Benifassà	paperer	1820
La Garrigueta	Les Cases del Riu	paperer	1825
Fàbrica Martorell	La Sénia	paperer	1826
Molí de Martí o de Garcia	La Sénia	fariner	1828
Fàbrica del Ferro	La Sénia	fraga	1840
El Batanet	La Sénia	batà	1845
Fàbrica l'Estrasseta o de Vicent Martorell	Les Cases del Riu	paperer	1846
Fàbrica Calduch	La Sénia	oli / pinzells	1850
Molí del Salt	El Rossell	fariner	1850
Fàbrica de Orujo	La Sénia	Orujo	1889

NOTA^(*): En molts dels casos, l'any d'implantació exacte no es coneix. L'autor amb qui es basa aquest recull cronològic, tendeix a identificar la primera referència documental localitzava sobre cadascuna d'aquestes fàbriques, especialment, documents notariais de transmissió patrimonial.

FONT: VIDAL, Rodrigo; BUSTOS, Santiago: *Molinos harineros y papeleros en el río Sénia, y sus personajes* (1997). La Sénia. Elaboració pròpia.

Si comparem l'arrencada del sector paperer del riu Sénia amb el del Matarranya, podem veure que el moment àlgid d'aparició de fàbriques, mentre a la part aragonesa dels ports es dona als anys 90 del s. XVIII, al costat català, caldrà esperar als anys 20 del s. XIX per veure nous molins paperers, i a després de la primera Guerra Carlina per acabar de perfilar-se, fins a mitjans del s. XIX, un mapa d'aprofitament industrial de l'energia hidràulica força important, on destacava, a més a més del número, la seva diversitat sectorial.

A més a més de la cronologia d'aparició d'aquest sector a la regió circumdant d'Alfara, cal tenir en compte que durant l'últim terç del s. XVIII també es va esmorteir un nucli

paperer important a la regió del nord del país valencià, Sogorb, i que podia, fins aleshores, satisfer les necessitats de paper de les places mercantils més dinàmiques del litoral castellonenc, com ara Vinaròs o Benicarló, ciutats amb una intensa relació amb la burgesia tortosina. Segons Gutiérrez, el potencial de fabricació de paperer al País Valencià es va desplaçar des del nord de Castelló a la zona central i meridional del regne, concretament a les ciutats d'Alcoi, Concentaina, Tibi, Ontinyent o Bocairent, les quals experimentaren un fort increment del sector paperer gràcies a l'efecte reclam de l'estanc del paper de cigar a Nova Espanya.²¹⁷

No podem avalar totalment aquesta hipòtesi, ja que caldria un estudi de les marques del paper utilitzat a Vinaròs o Benicarló per poder verificar un canvi de procedència dels subministres de suport per a l'escriptura, però es pot admetre com a vàlid que la tendència de la indústria paperera a aparèixer en forma de clapes pel territori, va afavorir la densificació del sector paperer a l'àrea dels Ports de Tortosa-Beseit en detriment de nuclis relativament pròxims com Sogorb.

3.7. Funcionament i economia de les fàbriques de paper.

Abans de continuar explicant el procés d'implantació de les fàbriques al barranc del *Molinàs* durant el s. XIX, és precís fer un petit incís en la naturalesa de les fàbriques de paper, els processos de producció i els reptes tecnològics als quals s'enfrontava, per tal de contextualitzar, no només la cronologia de la seva implantació, sinó també les compres i traspassos de propietat que motivaren les necessitats de capitalització per incorporar nova maquinària, o fer front a les càrregues financeres que suposaven mantenir una indústria tant fràgil com la paperera.

3.7.1. Sobre les fonts.

Per realitzar aquest epígraf, ens hem vist obligats a realitzar una selecció d'aquelles fonts que es submergien en els aspectes més pràctics de l'univers que envoltava el sector paperer.

²¹⁷ GUTIÉRREZ POCH, Miquel: *Full a full. La indústria paperera de l'Anoia (1700-1998): continuïtat i modernitat* (1999). Barcelona. Publicacions de l'Abadia de Montserrat. p. 98-101. Aquest autor fa una valoració genèrica sobre les cronologies d'implantació d'aquesta indústria al País Valencià a partir d'estudis de cas d'algunes localitats valencianes, així com de fonts primàries que ell mateix cita exhaustivament.

Malgrat que són notícies que no aporten gaires factors interpretatius del context industrial conjunt, sobretot si ho comparem amb les dades de consum o ocupació laboral o contribució industrial, sí que són simptomàtiques de les dificultats tècniques i de capitalització que assetjaren aquest sector productiu.

Les fonts que hem emprat, es resumeixen en informes i peticions que realitzaren diferents comissions de fabricants de paper a petició de la Junta Particular de Comerç de Barcelona o de la Comissió de Foment del Principat²¹⁸, i en un segon terme, hi ha el manual tècnic amb més difusió i impacte sobre la incipient indústria paperera del s. XVIII i principis del s. XIX: *Arte de hacer el papel*.

Aquesta obra, escrita i publicada originàriament en francès, sota la direcció de l'Acadèmia de les Ciències de París per l'enciclopedista Jérôme de la Lande, fou traduïda al castellà per iniciativa del ministre Campomanes al 1775. En aquest moment, el govern de Madrid i la Junta Central de Comerç i Moneda estaven interessats en la formació tècnica de la classe artesana i industrial espanyola a més de trobar una obra de referència que sistematitzés i normalitzés l'ofici de paperer, ja que, a diferència d'altres arts, aquest no estava vertebrada gremialment i no disposava d'ordenances reguladores. Així, el govern decidí donar impuls al sector paperer, no només des d'un punt de vista fiscal i aranzelari, sinó també cultural amb la reedició traduïda dels manuals que ja feia temps que circulaven per l'Europa il·lustrada, i de la que, en bona part, Espanya quedà al marge degut a la política de censura de la Inquisició. El sant ofici, al 1759, ja havia prohibit la Enciclopèdia, malgrat que s'havia aconseguit l'indult per aquells articles de caràcter més escèptic i merament tècnic. L'obra *Arte de hacer el papel*, traduïda i adaptada al nomenclàtor tècnic dels fabricants peninsulars per Miguel Gerónimo Suarez Nuñez (Arxiver de la Junta central i secretari en la *Clase de Artes y Oficios*) circulà ràpidament per totes les Societats Econòmiques d'amics del País, i de d'elles, esdevingueren un referent per a les transformacions tècniques i la conscienciació entre els fabricants de la importància d'incorporar les innovacions tecnològiques per millorar la seva competitivitat.²¹⁹

²¹⁸ Biblioteca de Catalunya, fons Junnta de Comerç, lligall LV, caixes 76 i 77. Els expedients concrets els citarem degudament quan es parli de cada cas.

²¹⁹ La LANDE, Jérôme.: *Arte de hacer el papel, segun se practica en Francia, y Holanda, en la China, y en el Japon...* (1778). Madrid. Imprenta de Pedro Marin.

Finalment, s'ha utilitzat un protocol notarial que transcriu el cas d'una peritació d'un dels molins més importants d'Alfara de Carles, arran d'un expedient d'execució hipotecària d'un dels propietaris de la *fàbrica gran*. La necessitat de posar-se d'acord entre Francisco Martí i Juan Francisco Barjau a l'hora de determinar el preu a la fàbrica i el seu contingut, donà com a resultat una descripció molt més precisa que les meres referències pròpies de les transmissions patrimonials, la qual cosa ens permet comparar o contextualitzar una realitat fabril del territori objecte d'estudi amb les línies generals del propi sector a nivell català.²²⁰ Tanmateix, el principal inconvenient que hi trobem en aquesta font ha estat la marcada diferència cronològica entre les altres fonts i aquesta, la qual s'inscriu a principis de la dècada dels anys 70 del s. XIX, gairebé 1 segle posterior a la publicació de l'obra de La Lande. Tanmateix, ho admetem com a vàlida, ja que precisament l'execució judicial va venir determinada pels problemes de finançament del propietari de la fàbrica a l'hora d'intentar introduir millores i ampliar la instal·lació industrial.

3.7.2. El procés d'elaboració del paper.

La fàbrica de paper que podríem trobar al segle XVIII ja tenia molts dels elements que podem identificar com a indústria moderna. Es tractava d'un complex estructurat, amb una divisió del treball perfectament definida, i on els diferents processos que s'hi portaven a terme, estaven en perfecta coordinació amb els processos precedents i successius. Cada un dels processos de transformació de les primeres matèries que tot seguit descriurem, es caracteritzaven per requerir d'un temps i un espai diferent, a més de tenir en compte la variable d'emmagatzematge i estoc necessaris per a una producció contínua de paper.

Aquestes sinèrgies portaren a la indústria paperera a ser una de les manufactures capdavanteres amb la tecnificació i mecanització dels processos, a fi i efecte de poder minimitzar els diferents colls d'ampolla que representaven cadascun dels processos de manufacturació successius.

La matèria primera eren els draps i les soles d'espardenyes que la societat ja rebutjava. Donat que era un producte de rebuig de les conglomeracions humanes, i no era una matèria primera que es podia prendre directament de la natura, des del primer mont la

²²⁰ AHCTE, fons notarial. Tallada, tort 791, 8/1/1871

indústria va sofrir els problemes derivats de l'escassetat de matèria primera. Aquesta, solia estar controlada per comerciants especuladors que recollien porta per porta els draps, els classificaven, els pagaven i especulaven amb ells esperant que la mateixa escassetat n'incrementés el preu a peu de fàbrica.²²¹ Segons un informe d'alguns fabricants catalans a la Junta de Comerç, era habitual que els productors més importants procuressin el seu abastiment de draps important-los directament de diverses ciutats del llevant peninsular, especialment a València o Alacant, però també a places d'interior com Madrid, ja que, segons els seus càlculs es podien arribar a estalviar fins a un 10% del seu preu, respecte al cost de la primera matèria al port de Barcelona, que ja era *de segona o tercera mà*, és a dir, que havia passat entre dos i tres intermediaris.²²² Així mateix, en La Lande explica que, a les fàbriques franceses, el drap més ben valorat era el de Borgonya, ja que els intermediaris ja el venien tallat i net amb lleixiu. Aquesta situació implicava l'estalvi del primer dels processos de fabricació, a més de superar el primer coll d'ampolla de la fàbrica, la preparació de la primera matèria.²²³

Els millors draps eren els blancs i fins, especialment de lli o de cànem, ja que resultaven més fàcils de blanquejar, i eren especialment adients per fabricar paper fi; per contra, els draps de llana o seda, eren usats per a la fabricació de paper gris. El paper vell i les soles de sandàlia estaven destinats a la fabricació de cartró, per al qual, el procés de descomposició era menys elaborat i la reducció de la primera matèria també era menys pronunciada respecte els altres tipus de teixits.

Aquests draps passaven per un primer procés de neteja amb aigua pura de la font (d'aquí la necessitat de que les aigües fossin molt netes) i un primer blanqueig amb lleixiu. Normalment era feina de les dones treballadores de la fàbrica el fet de trossejar i classificar els draps segons les qualitats de paper per a les quals calia destinar cadascun d'ells. Aquestes dones desfeien amb ganivets les costures dels draps i rascaven les immundícies que havien quedat després de la primera neteja.

Quan tenien sobre uns 30.000 fragments de drap preparats i classificats, es calculava que es podien fabricar unes 2.000 raimes de paper de mida mitjana. Amb aquesta mida,

²²¹ Biblioteca de Catalunya. Fons Junta de Comerç, Lligall LV, caixa 77, num 40. p. 15-17.

²²² Biblioteca de Catalunya. Fons Junta de Comerç, Lligall LV, caixa 76, num 19.

²²³ LA LANDE, Jerome de: *El arte de hacer papel según se practica en Francia y Holanda, en la China y en el Japón...* (1778). Madrid. Pedro Marín.p. 16

(encara que a les fàbriques petites amb menys quantitat ja accedien al pas següent) ja tenien una unitat de treball amb la que iniciar els següent procés, la putrefacció.

El *podrirdor* era una sala subterrània, amb una volta per sostre i amb una temperatura constant on es deixava els munts de drap per a que fermentessin, tot abocant-hi aigua i estimulants el procés amb calç. S'omplia i es buidava d'aigua en intervals de deu dies, fins completar a un total de 5 o 6 setmanes, segons el volum de drap. L'indicador de que el procés de putrefacció s'havia completat era l'aparició de fongs a la part superior del munt de roba i la calor intensa que desprenia la matèria primera. Aquest procés permetia que el paper resultant tingués un millor quallat, més suau i d'un major pes i consistència.

Acabat el procés de fermentació, el drap es tallava de nou en bocins petits i es conduïen a les barques, on l'oficial paperer tornava a netejar el drap amb aigua freda i neta, i omplia els cubells mesuradors per omplir amb el seu contingut el volum adequat per a les piles de triturat.

La trituració era un dels procediments totalment mecanitzats. Consistia en picar el drap fermentat i net amb uns martells (maces), el mecanisme dels quals s'engranaven amb l'arbre gran de la roda hidràulica del molí. Per cada volta de la roda, cada maça picava 4 cops, i aquestes impactaven sobre les piles on s'hi dipositava el drap. En funció del número de piles que hi havia i per al que estava preparat el mecanisme hidràulic del molí, determinava el volum de pasta de paper que es podia fabricar de manera simultània. El procés de triturat tenia tres fases, i per tant, tres tipologies de maces. En una fàbrica de 6 piles, 3 es destinaven a desfilar el drap, 2 al procés d'afinat i 1, més petita per a deixatar la pasta de paper. El procés es podia allargar fins a 12 hores per pila i quan es culminava tot el procés, el teixit ja no era tal cosa, ja era pasta de paper.

Hi havia molins, que en lloc d'utilitzar maces, s'utilitzaven cilindres de triturat, traccionats per engranatges que aconseguien 11,5 revolucions per volta de la roda hidràulica. Segons La Lande, l'ús dels cilindres produïa un estalvi d'un 33% del temps emprat amb les maces, i s'obtenia un resultat més homogeni, ja que s'evitaven esquixos i restes de drap a la pila que no es trituraven degudament. Un molí amb dos cilindres podia donar fins a 65.000 lliures de paper, mentre que un molí amb 6 piles no arribava a les 25.000 lliures, quantitat de pasta màxima per omplir una tina. Amb els dos cilindres,

per tant, s'omplien 2,5 tines. La última pila, la de deixatar, ja s'omplia amb mesures o unitats pròpies del procés següent, el del treball a la tina: les postes i els plegs de paper.

Cal tenir en compte que, com aquest era un procés que requeria tracció mecànica, calia realitzar-se en moments en els que hi havia aigua en abundància que fes funcionar la roda del molí a la velocitat adequada. D'aquí que era necessari disposar d'estoc de drap fermentat per poder aprofitar al màxim els períodes humits de l'any on la força hidràulica no escassejava. Els períodes secs, l'activitat del molí consistia bàsicament a preparar el drap per a ser triturat i, en segon lloc, fabricar el paper amb la pasta emmagatzemada.

Amb la pasta fabricada a la pila de deixatat, un treballador, el *llevador* omple una tina i s'hi afegeix aigua en diferents quantitats segons el tipus de paper que s'ha de fabricar; l'aspecte d'aquella emulsió serà l'indicador del llevador del pes del full de paper que en resultarà. Amb la tina preparada, el mestre paperer hi submergia el motllo en una estudiada posició inclinada, repetint l'operació fins veure que la capa de pasta que cobria l'enreixat del motllo estava homogèniament repartida i els angles tenien l'acabat correcte. L'acció es repetia fins al punt de fabricar fins a 7 o 8 plegs de paper per minut amb diferents marcs, això és 8 raimes de paper cada jornal.

TAULA 2.5: Equivalències d'unitats de paper i de treball a una fàbrica de paper.

Unitats emmagatzematge i transport		Unitats de treball de tina		Unitats de paper
1 bala	20 raimes			
	1 raima	9 postes de paper		
		1 posta de paper	10 mans	
			1 ma	25/26 plegs de paper

NOTA: Existia la posta de paper, segons Lalande, podia ser de 10 o de 4 mans segons la qualitat i la mesura del paper que s'havia de fabricar. En cas d'una posta de 10 mans, en resultaven 260 plegs de paper, mentre que en una posta de 4 mans, el resultat eren 100 plegs de paper.

FONT: DE LA LANDE, Jérôme: *Arte de hacer el papel* (1778). Madrid. Padro Marín. I Biblioteca de Catalunya, fons Junta de Comerç, Lligall LV, caixa 76, num 25 p. 9-10 i ciixa 77, num. 40 p. 15-17. Elaboració pròpia.

Quan ja s'havia realitzat una posta, calia premsar el paper fabricat, on per evitar que es fes malbé es cobrien amb un llenç de teixit. El *llevador* era l'encarregat de separar els munts de paper en unitats de 6 o 7 plecs amb cura de no trencar cap plec. En aquell estat, i sense haver-se eixugat del tot, era impossible separar-ho més, però el principal motiu d'aquesta distribució, era l'espai necessari per estendre el paper i la capacitat de treball de l'estenedor per penjar paper en un dia. Segons La Lande, prenent l'exemple de les fàbriques d'Auvèrnia, durant un jornal, un estenedor podia assumir la producció diària de 3 tines.

Un cop sec, el paper era més fàcilment separable i es passava al brunyidor per a que afinés i separés els plecs poc a poc. Amb això, ja es disposava de les primeres làmines de paper fabricat. Calia, a continuació encolar-lo. Aquest paper, si bé ja podia suportar l'escriptura en carbó, encara tenia una propietat massa absorbent com per a ser un suport d'escriptura a tinta. Dotar al paper d'aquesta propietat requeria del procés d'encolat. Aquesta operació es realitzava en una altra sala, on hi havia suficient espai com per encabir-hi dues calderes grans i una de petita on coure la cola i encolar el paper. La cola es fabricava amb el brou produït durant l'ebullició de carnasses, o peces de rebuig d'animals, sent especialment valorats les restes de corder, cabra o bou, ja que la cola resultant era més clara i forta. Tanmateix, els llocs amb una fabricació de paper de qualitat superior, s'usava la cola feta amb les aletes d'un peix de riu anomenat *Husso*, que es pescava a Moscou, però que el seu preu era molt elevat i només s'ho podien permetre les fàbriques més importants d'Holanda.

A la primera caldera s'hi bullien les carnasses. Calia una regulació acurada de la temperatura, i la cocció es podia allargar, fins i tot, 4 hores, però mai havia de superar la temperatura d'ebullició. La cola fabricada es traslladava a l'altra caldera, on s'hi abocava havent-la filtrat prèviament. En aquesta caldera s'acumulava la cola suficient com per omplir la tercera caldera, més petita, anomenada mullador, on el mestre de sala s'encarregava de mullar-hi el paper i el tornava a premsar.

Quan el paper ja està encolat, premat i sec, el brunyidor afina i iguala l'acabat del paper sortit del procés d'encolat, i el passa a *les apartadores*, unes treballadores encarregades de descartar el paper que havia sortit defectuós. El paper seleccionat, passava l'últim procés, el de tallat, on es tallava per ajustar-lo a les dimensions desitjades. Finalment s'embalaven en unitats de raima, cobertes amb un paper blau, lligades amb un cordell i marcades amb el tipus de paper, quantitat que contenia i

l'origen i el nom del fabricant, tal i com determinaven les ordenances catalanes per a la fabricació del paper.

La identificació del paper era un factor de primera importància, doncs era la principal fórmula per lluitar contra el frau i la competència deslleial que existia. Era habitual que molts fabricants es queixessin de l'arribada de partides de paper que tenien menors mesures o, empraven menys matèria primera de la necessària per complir amb uns estàndards de qualitat acceptables. Això era especialment negatiu quan es tractava d'un mercat protegit, ja que, a més, els contraventors de les normatives o bé no s'identificaven, o bé suplantaven la identitat d'altres fabricants per aprofitar-se de la seva fiabilitat davant dels consumidors. D'aquí que la principal fórmula que tenien les autoritats i els veedors eren la correcta identificació, l'ús de la marca del fabricant a cada fulla de paper produïda i un control estricte de les importacions i les exportacions.

Aquesta situació era especialment punyent l'any 1817, quan una comissió constituïda per fabricants de paper, l'administrador general de duanes i la Junta de Comerç de Barcelona decideixen que, per evitar la importació clandestina de paper amb marques nacionals suplantades, decidiren restringir els ports del Principat habilitats per exportar paper: aquests eren el de Barcelona i el de Tarragona. L'administrador de duanes expressà la conveniència d'ampliar aquests ports amb Blanes i Sant Carles de la Ràpita, però la comissió rebutjà la proposta: l'una per estar massa prop de la frontera, i l'altra, per l'enorme despoblat i la falta de vigilància que envoltava aquell port.²²⁴

3.7.3. L'economia d'una fàbrica de paper.

Com en qualsevol iniciativa empresarial, la posada en funcionament d'una fàbrica de paper implicava assumir uns condicionants bàsics que en determinaven, o no, la seva viabilitat econòmica. En primer lloc hi destaquen els factors de localització industrial, que ja s'han abordat amb suficient deteniment en el context regional d'Alfara. Sobre aquests factors recau, no només les condicions mecàniques de la fàbrica, sinó també, en bona mesura la disponibilitat d'accés de la matèria primera, sobretot draps, soles d'espardenyes i carnasses per a la fabricació de la cola. La indústria paperera catalana es localitzava en espais eminentment rurals i per la qual cosa, la ciutat més pròxima,

²²⁴ Biblioteca de Catalunya, fons Junta de Comerç, Lligall LV, caixa 77 num 40. p. 13-15.

esdevenia el mercat natural, tant de primeres matèries com del paper fabricat, encara que en els complexos industrials més desenvolupats, la producció sobrepassava en escreix la demanada local o regional i el destí del paper era, en gran part, l'exportació.

La ubicació en espais rurals d'aquests tipus d'indústria, per l'imperatiu de l'aigua, determinava, igualment, una sèries d'inconvenients relacionats amb el transport, tant de les primeres matèries com el de l'extracció de la manufactura. Amb aquesta premissa, els industrials basaven les seves perspectives de benefici en funció del preu de les primeres matèries a peu de fàbrica, al preu amb que es podia posar el seu paper a peu de mercat i el preu de la mà d'obra especialitzada. Igualment els preocupava l'atur estacional per falta de força motriu.²²⁵

Cal dir, però, que el fet de tractar-se d'un mercat protegit i fins i tot deficitari, feia que un cop feta la inversió, tota la producció tindria sortida al mercat sense problemes.

Pel que fa a la mà d'obra, disposem, a més de les descripcions del funcionament ideal d'una fàbrica de paper de La Lande, un informe realitzat per la comissió de fabricants encomanada per la Junta de Comerç l'any 1818 per saber la seva opinió de la viabilitat per crear una fàbrica reial de paper. Admetent d'entrada que el seu posicionament perseguia reduir al màxim la competència, l'informe contextualitzava el seu posicionament amb un informe de costos de producció que aquí podem emprar per comparar la descripció de La Lande, seguida a l'ítem descriptiu del procés de producció, amb la situació de les fàbriques catalanes.²²⁶

Segons la comissió de fabricants, una fàbrica de 10 tines, hauria de tenir la distribució laboral següent:

- Cada tina requereix de 3 treballadors. L'*alabren* (que seria el mestre paperer, per a La Lande) és qui fabrica les fulles de paper amb les formes o marcs estandaritzats. Al seu costat hi treballen el *ponedor* i el *llevador*, que posen i treuen les baietes que separen les diferents mans de paper fabricat. Cada tina, a més, requereix d'un aprenent que remeni la pasta de paper de la tina i doni suport als altres treballadors quan se'l requereixi.

²²⁵ Al segle XIX, els contractes d'arrendament augmentaren en complexitat, i, en el cas de la fàbrica de d'Alfara de Carles, s'arribà a introduir una modalitat dual de preus, on els mesos més secs de l'any, maig, juny i juliol, el preu era de 226 reals i 16 meravedís de velló, mentre que la resta dels mesos era de 250 reals i 2 meravedís. AHCTE, fons notarial, Guardiola tort 290. 14/4/1856, p. 385.

²²⁶ Biblioteca de Catalunya, fons Junta de Comerç, Lligall LV, caixa 77 num 40. p. 15-17

- La feina a la pila, depenia del número de piles que tingués la fàbrica; sense saber-ne el número d'aquella hipotètica fàbrica, els comissionats afirmaven que calien 4 homes per controlar que el batut es realitzés correctament, a més del control de la infraestructura mecànica i el de buidar les piles i traslladar la pasta de paper a les tines.
- Calien 8 homes més que escollissin els draps i els netegessin.
- Calien 35 homes per al conjunt de tasques d'encolat, estesa i embalat del paper.

En quant al número i distribució per tasques dels treballadors, això és tot el què indica l'informe. En contraposició al manual de La Lande, cal remarcar la inexistència de treball femení a la fàbrica, la qual cosa, sospitem, estava relacionada amb l'ús d'aprenents i mà d'obra infantil. Les fàbriques catalanes tenien una distribució de la feina més arcaica que no pas a les fàbriques model franceses o holandeses, i creiem que la mateixa condició de fàbriques petites provocava que la divisió del treball fos menys marcada i la seva mà d'obra fos més polivalent.

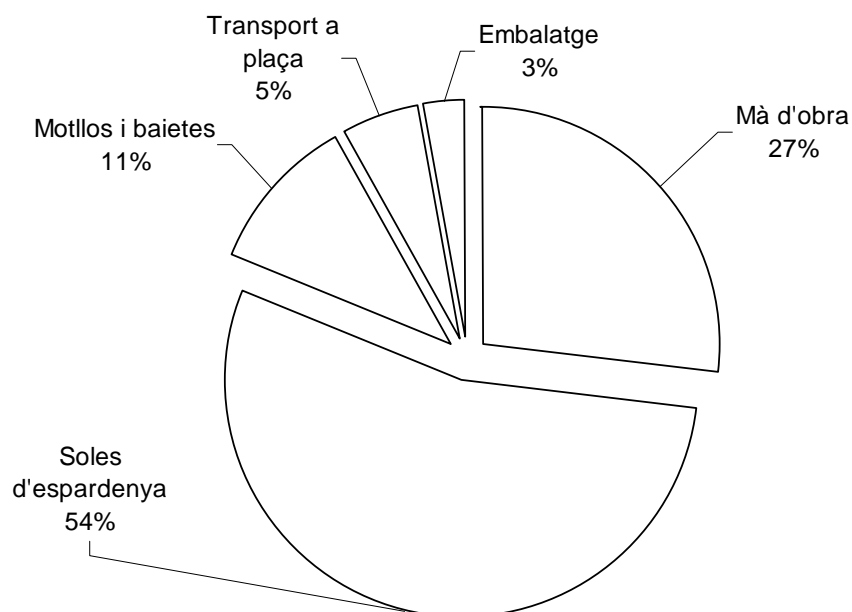
Pel que fa als salaris, existia una gran diferència entre els treballadors especialitzats, dels aprenents i els treballadors eventuais. Els primers, és a dir, l'alabren, el posador i el llevador cobraven 40, 35 i 30 pts. mensuals respectivament, encara que era freqüent incentivar un major rendiment a peu de tina, oferint extres si es superaven les 18 postes diàries (entre 9 i 10 raimes), tot i que això depenia de cada fabricant.

La resta de treballadors combinaven tasques a la fàbrica amb les feines agrícoles dels camps circumdants propietat del molí. Els aprenents i els qui vigilaven les piles cobraven 16 i 40 pts. anualment, encara que tenien la manutenció coberta. Finalment, els qui treballaven amb el drap, tant en la seva selecció com en la seva neteja, cobraven a 1 pts/qq de drap net.

Fent un salt en el temps i situant-nos al 1876, disposem d'un peritatge judicial d'una de les fàbriques papereres (paper d'estrassa) més importants d'Alfara de Carles, la coneguda com la fàbrica gran o la fàbrica de Martí. Entre la informació que es generà en aquell peritatge, es feu una aproximació a la capacitat productiva per a que es comptabilitzés a l'alça el valor d'aquella fàbrica, ja que el pèrit que realitzà l'informe era el nombrat pel propietari de la fàbrica i era del seu interès que es comptabilitzés a l'alça el valor d'aquella per tal de que amb l'execució hipotecària pogués pagar

íntegrament els deutes contrets amb els seu soci. Segons aquest informe, aquesta seria la distribució de costos generats per una bala de 4@ de paper d'estrassa amb un preu total de 18,62 pts a peu de plaça:

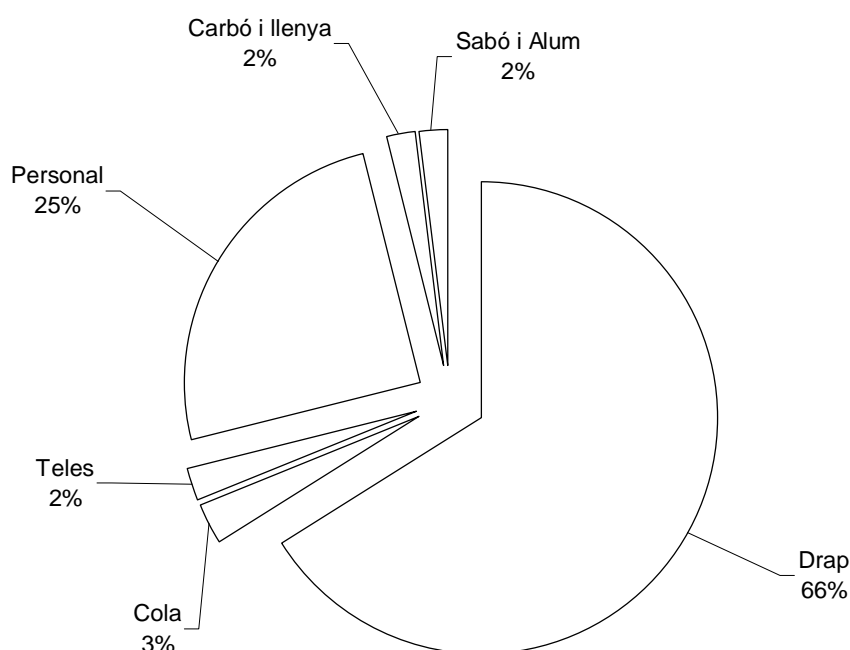
GRÀFIC 2.2: Estructura de costos de producció i transport d'una bala de 4@ de paper d'estrassa a peu de plaça, segons els comptes de la fàbrica de Martí a Alfara de Carles. 1876.



FONT: AHCTE, fons notarial, Tallada, tort 791. 8/1/1878. Elaboració pròpia.

Aquesta estructura de costos reflexa la forta dependència que tenia aquesta indústria de la matèria primera, tant pel que fa a la seva disponibilitat, com pel que fa al seu preu. La mà d'obra era igualment important i superava el 25% dels costos de producció. La resta, que no arriba al 20% eren variables força fixes, tret la del transport, tot i que qualsevol millora que s'hi pogués realitzar no representaria cap canvi substancial en l'estructura de costos.

GRÀFIC 2.3: Estructura de costos de producció i de 400 qq de paper segons els comptes de la fàbrica d'Auvèrnia que referencia La Lande. 1776.



FONT: DE LA LANDE, Jérôme: *Arte de hacer el papel* (1778). Madrid. Padro Marín. p. 152 i ss.
 Elaboració pròpia

El mateix succeeix amb l'estructura de costos exposada a l'obra de La Lande gairebé un segle abans. La matèria primera assoleix gairebé $\frac{3}{4}$ parts dels costos de producció del paper, i el personal, un 25%.²²⁷ La resta, malgrat ser elements indispensables, els seus costos són ínfims si ho comparem amb els dos primers elements.

Per altre costat, cal destacar els preus del producte acabat. La referència documental més concreta sobre els preus als que es podia vendre el paper els hem trobat a l'inventari i valoració de les eines i els productes existents a la fàbrica de Navàs l'any 1781, període situat en el moment d'auge i expansió de la indústria paperera a Catalunya.²²⁸

²²⁷ Aquests càlculs extrets de fonts primàries, ens són ratificats per observacions més genèriques com la de Gutiérrez, qui afirma que la participació del cost del drap assoleix entre el 40 i el 55% del cost final del paper o cartró. Op. Cit. GUTIÉRREZ POCH, Miquel: "Tradición y cambio tecnológico..." p. 343

²²⁸ AHCTE, fons notarial. Bernardo Roca, caixa 1155, p. 297 (24/9/1781). Es tracta de l'inventari de cessió dels drets d'arrendatari de la fàbrica de paper de Sebastià Mas, com a individu, a la societat de la

TAULA 2.6: Inventari de la fàbrica de paper regentada per Sebastià Mas. 1781.

PAPER MANUFACTURAT			
<i>Quantitat</i>	<i>Producte</i>	<i>Preu unitat</i>	<i>Moneda fraccionària catalana</i>
693	raimes de paper comú sense encolar	15 reals	1039ll.10s.0d.
180	raimes de paper comú encolat	17 reals	306ll.0s.0d.
1	<i>resmilla</i> de paper comú		0ll.17s.0d.
228	raimes de paper floret sense encolar	7 reals i 6 diners	621ll.5s.12d.
2	raimes de paper floret sense encolar	6 lliures	6ll.0s.0d.
13,5	raimes de paper blau	28 reals	37ll.15s.12d.
14	raimes de paper d'estrassa gran	9 sous i 8 diners	6ll.15s.4d.
56	raimes de paper d'estrassa petit	9 sous	25ll.3s.12d.
1	posta de paper de marquilla		35ll.0s.0d.
2	raimes de paper aspre		4ll.10s.0d.
3	<i>resmillas</i> de paper aspre		1ll.3s.12d.
4	postes usades		40ll.0s.0d.
Total paper manufacturat			2.124ll.2s.5d. 78%
MATÈRIES PRIMERES			
<i>Quantitat</i>	<i>Producte</i>	<i>Preu unitat</i>	<i>Moneda fraccionària catalana</i>
20,5	quintars de drap per a paper d'escriure	5 lliures, 12 sous i 4 diners	115ll.2s.10d.
20,5	quintars de drap per a paper de floret	7 lliures	143ll.10s.0d.
2 qq 8 ll	carnasses de guanter	9 lliures i 10 sous	19ll.12s.1d.
1	cafis de calç	15 sous	0ll.15s.0d.
Total primeres matèries			278ll.19s.11d. 10,24%
EINES			
<i>Quantitat</i>	<i>Producte</i>	<i>Preu unitat</i>	<i>Moneda fraccionària catalana</i>
4	ganivets per raspar el paper		4ll.0s.0d.
	<i>marrazan</i>		1ll.0s.0d.
	maça de ferro		5ll.0s.0d.
1	tina amb 3 anells de ferro		4ll.0s.0d.
3	cullerots de filferro nous		25ll.0s.0d.
3	corròns de collferro de pes 3@		10ll.18s.4d.
	caldera mitjana de filferro		11ll.3s.12d.
	caldera vella de 20 lliures de pes		7ll.10s.0d.
	1 serra, 1 <i>aixa</i> 1 <i>enformador</i> 1 <i>sabató</i>		2ll.2s.12d.
2	ferros per tallar el paper		3ll.0s.0d.
6	lliures de fil	6 sous	1ll.16s.0d.

qual ell en formava part, és a dir, l'arrendatari passà a ser una societat. Per fer-ho, calia valorar, prèviament, quin era l'actiu de la fàbrica al que la societat tenia dret com a arrendatària durant el període que durés l'arrendament

20	peces de corda	5ll.0s.0d.	
Total eines		80ll.11s.4d.	2,96%

MOTLLOS

<i>Quantitat</i>	<i>Producte</i>	<i>Preu unitat</i>	<i>Moneda fraccionària catalana</i>
	parells de motllos per fer		
11	paper usats		11ll.0s.0d.
	parell de motllos nous de		
1	paper de <i>marquilla</i>		14ll.0s.0d.
	parell de motllos quadrats		
1	nous		12ll.0s.0d.
	parell de motllos nous de		
1	paper floret		9ll.0s.0d.
	parells de motllos per a paper		
2	de <i>marquilla</i> usats		8ll.0s.0d.
	parell de motllos per a paper		
1	d'estrassa petit		3ll.0s.0d.
	parells de motllos per a paper		
2	d'escriure usats		4ll.10s.0d.
	parell de motllos nous per a		
1	paper d'escriure		9ll.0s.0d.
	parells de motllos nous per a		
5	paper d'escriure		45ll.0s.0d.
	parell de motllos per a paper		
1	d'escriure		6ll.0s.0d.
Total motllos			121ll.14s.1d. 4,46%

ALTRES OBJECTES

<i>Quantitat</i>	<i>Producte</i>	<i>Preu unitat</i>	<i>Moneda fraccionària catalana</i>
3	Planxes de llautó		0ll.7s.0d.
	Peces de fusta de pi per a		
10	claus		4ll.10s.0d.
8	Telers obrades		3ll.0s.0d.
	Peça de fusta per a pi de 20		
	pams		2ll.5s.0d.
	Fustes de pi de pam en		
4	quadre		4ll.10s.0d.
7	? i 14 embalum per a		
	coixins		9ll.16s.1d.
28	Llençols usats	5 pts	52ll.10s.0d.
5	Mantes verdes	6 lliures	30ll.0s.0d.
5	Mantes blanques	10 reals	5ll.0s.0d.
8	Sacs		4ll.0s.0d.
11	Làmpades		2ll.4s.1d.
Total altres objectes			1.18ll.1s.12d. 4,34%
TOTAL FÀBRICA			2.723ll.5s.7d.

NOTA: A l'inventari, el valor total ascendeix a 2.724 lliures 15 sous i 6 diners. Nosaltres hem realitzat la suma comptant amb la següent equivalència: 1 lliura=20 sous; 1 sou=12 diners; 1 lliura=240 diners; 1 lliura =10 reals. Creiem que la lliura que dista entre el nostre còmput i el de la font rau de l'arrodoniment a l'alça dels decimals de lliura, tal i com li hem compilat a la funsió del full de càlcul.

FONT: AHCTE, fons notarial. Bernardo Roca, caixa 1155, p. 297 (24/9/1781). Elaboració pròpia.

Amb aquest quadre de l'inventari, a més de exposar quina mena d'artilugis, matèries primeres i tipus de paper es feia a la fàbrica de paper d'Alfara de Carles, el que és important destacar és que gairebé 90% de l'actiu que disposava un arrendatari d'una fàbrica equivalia a la matèria primera i al producte manufacturat, és a dir, capital circulant. En aquest cas, el moment en què es va realitzar l'inventari corresponia a un període on existia un important estoc de manufactura que encara no s'havia posat a la venda, però igualment s'hagués pogut donar el cas de que el valor del paper produït i el de les matèries primeres estigués intercanviat, doncs, com ja s'ha demostrat, les matèries primeres absorbien fins a un 75% dels costos de producció.²²⁹

Aquesta realitat provocava que l'arrendatari fos especialment sensible als problemes que es derivessin de la comercialització, tant de matèries primeres com de la pròpia manufactura; el risc que comportava dependre d'una manera tant important de les condicions de mercat feia necessari que el mestre paperer pogués formar part d'alguna societat que avalés el pagament de l'arrendament anual, i on la fàbrica de paper constituís un més dels negocis dels que es nodria aquella societat.

Així doncs, mentre que el capital fix pertanyia al propietari de la fàbrica, i de fet als contractes d'arrendament se'n fa responsable en cas d'avaria de la infraestructura i de la instal·lació de la maquinària, el pes del capital circulant requeia sobre l'industrial. Igualment, mentre que el capital fix s'amortitzava d'una manera relativament ràpida i sense gaires riscos (els preu dels arrendaments es recolzava sobre aval hipotecari), el capital circulant penjava de l'estacionalitat, el preu de les matèries primeres i les condicions de mercat.

Creiem que aquesta disparitat de condicions impulsarà, ja entrats al s. XIX als arrendataris de les fàbriques a entrar a formar part del capital fix, és a dir, els fabricants de paper esdevindran un soci propietari més que, a efectes pràctics, haurà canviat la potencialitat del seu superàvit (beneficis del paper fabricat menys el preu fix de l'arrendament) per l'estabilitat que suposa compartir beneficis i riscos amb els demés socis propietaris. Sobre l'estructuració societària de les fàbriques, en parlarem més endavant a partir d'estudis de cas concrets.

²²⁹ Gutiérrez Poch també emfatitza la importància i la exigència del capital circulant degut al preu del drap en el cost final de la manufactura de paper. GUTIÉRREZ POCH, Miquel: Tradición i cambio tecnológico: la industria papelera española, 1750-1936" a NADAL, Jordi; CATALÁN, Jordi (eds.): *La cara oculta de la industrialización española. La modernización de los sectores no líderes (siglos XIX y XX)* (1994). Madrid. Alianza Universidad. p. 343

3.7.4. Colls d'ampolla en el procés productiu i les transformacions tècniques.

Admetem per vàlida, per tant, la hipòtesi de que els canvis importants passarien per introduir millores en el subministrament de la matèria primera, fet que resulta molt complicat tractant-se de materials reciclats; però sobretot, l'objectiu seria incidir sobre aquell 27% dels costos de la mà d'obra intentant mecanitzar el màxim de processos de producció, o millorar la productivitat dels treballadors instal·lant més piles i superar les diferències de rendiment de treball dels processos de producció que frenen o fins i tot paralitzaven la fluïdesa del treball dels altres processos de producció de la fàbrica.

La Lande ja posava èmfasi en els avantatges de la pila holandesa, és a dir, en la tècnica de triturar el drap que permetia realitzar la feina un 33% més ràpid que no pas amb el batut de les maces tradicionals. Incorporar aquesta tècnica suposaria millorar la productivitat de la fabricació de la pasta de paper, en el preparat de la matèria primera, però no en la fabricació de paper. Millorar el procés de producció de la pasta de paper era un primer pas de cara superar les crisis d'escassetat de força motriu, que podia arribar a paralitzar la producció de paper sencera, però no tenia sentit si es continuava tenint problemes d'abastiment de drap o falta de mà d'obra qualificada per treballar a peu de tina.

Un segon coll d'ampolla tècnic venia derivat per la fabricació de la cola. La Junta de Comerç es féu ressò l'any 1800 de la petició d'uns fabricants de Sant Esteve de Palautordera per estendre la seva patent d'una nova formula per fabricar la cola. Aquests fabricants afirmaven que la seva formula evitava els problemes que es produïen durant els mesos de més calor, a més de permetre una major resistència del producte final davant la humitat, i poder-se produir amb major quantitat i menor proporció de matèria primera, les carnasses.²³⁰

Una comissió de fabricants de Capellades i la Riba van desestimar la proposta, que creien que no era més que una enganyifa per fer-los pagar la patent. A més, segons el seu informe a la Junta de Comerç, el de la cola no era un dels problemes que més els preocupava, ja que si bé era cert que a l'estiu la producció de paper es podia arribar a

²³⁰ Els fabricants eren Joan Josep Macià, i els germans Bernardo i Esteve Bes. Biblioteca de Catalunya, Fons Junta de Comerç, lligall LV, caixa 76, num. 16. p. 8-11.

paralitzar, no ho feia pas el treball a la fàbrica, la qual cosa evitava l'acomiadament de la mà d'obra.²³¹ Malgrat l'oportunisme d'aquests fabricants, sí que podem admetre com un coll d'ampolla tecnològic les restriccions derivades de la climatologia, ja sigui la falta de força hidràulica per accionar la maquinaria de triturat,

Els problemes que emergiran al sector paperer català amb la nova centúria serà la de fer front a un nou salt de la productivitat que es produí als països més industrialitzats, i amb un sector paperer desenvolupat: la màquina de paper continua.

La màquina de paper contínua fou un autèntic salt qualitatiu per a la indústria. Suposà la transformació de la elaboració de la fulla de paper, ja que s'abandona el procediment manual, i s'introdueix la operació de fabricació d'una fulla de paper infinita que ja només calia tallar amb les dimensions correctes. La màquina va ser dissenyada a França per Nicolàs Louis Robert l'any 1798, però el model fou modificat, millorat i posat en funcionament a Anglaterra per Donkin al 1804. De fet, les millores foren suficients com per constituir una nova patent, la màquina coneguda com la *fourdriner* (1807-1822). Posteriorment, durant la dècada dels anys 20 del s. XIX s'introdüïren innovacions aplicades sobre la mateixa i destinades a produir paper sec (cilindres secadors, bombes aspirants) i finalment per realitzar el procés de satinat i tallat.²³²

Segons Gutiérrez, cal dibuixar dos perímetres cronològics pel que fa a la seva difusió entre els nuclis manufacturers europeus: fins al 1820 les *fourdriner* proliferen pels països centreeuropeus i atlàntics (UK, França, Alemanya, Bèlgica i Suïssa). A la resta d'Europa cal esperar fins a la dècada dels anys 40 per trobar les primeres instal·lacions, i a la dècada dels anys 60, per poder parlar d'una implantació efectiva a la Península Ibèrica. Entre les causes que explicaven aquest retràs, no només es trobava l'efecte de contracció de les inversions durant els períodes convulsos de la primera meitat del s. XIX, sinó també per la falta d'indústria metal·lúrgica capaç de fabricar màquines a preus competitius i evitar-ne la importació.²³³

²³¹ Biblioteca de Catalunya, Fons Junta de Comerç, lligall LV, caixa 77, num. 37. p. 19-23.

²³² GUTIÉRREZ, Miquel: "La mecanización de la industria papelera española en el contexto europeo (1836-1880)" a *Actas del V congreso nacional de historia del papel en España* (2003). Girona. CCG ediciones. P. 11-12

²³³ Gutiérrez (2003) p. 16.

Al sector, ja no es produirà una revolució tecnològica comparable fins l'abandonament del drap com a matèria primera i la substitució d'aquesta per la fusta. La invenció de la *pasta mecànica*, amb el desfibrat de la fusta permetria, a partir de la dècada dels 60 del s. XIX superar definitivament els dèficits i els costos del drap vell com a matèria primera bàsica de la seva fabricació.

Gutiérrez Poch, a la seva obra de síntesi sobre aquest sector industrial a la comarca de l'Anoia aborda una situació que creiem que es perfectament aplicable a la de la resta de Catalunya, i també, lògicament, en el cas d'Alfara de Carles: el de la convivència durant un llarg temps entre el mètode tradicional i la fabricació contínua mecanitzada. Aquest autor argumenta que, a diferència dels països centrals on la màquina contínua va arribar primer i el procés de substitució del paper de tina pel continu va ser fulminant, als països perifèrics, i sobretot a la Península Ibèrica, aquest procés fou lent i pausat. De fet, els dos sistemes de producció varen coexistir fins al s. XX, malgrat que la ratio de tines per màquines contínues es va començar a precipitar durant la segona meitat del s. XIX: la ràtio espanyola de tines per màquina contínua era, al 1851, del 14,71, mentre que al 1873, ja havia caigut al 7,70.²³⁴

3.7.5. El capital humà. La mobilitat de la mà d'obra qualificada.

El capital humà és un factor de primera magnitud a l'hora d'estudiar l'aparició i el desenvolupament de la indústria paperera a qualsevol territori. Aquest sector industrial, altament tecnificat i requerit de coneixements específics i d'habilitats adquirides durant llargs períodes de pràctica i aprenentatge, necessitava de l'arribada de mà d'obra versada en aquest art.

Diversos són els estudis que avalen l'argument que explica la forta mobilitat geogràfica dels artesans paperers i la relació d'aquest fenomen d'emigració amb la irrupció de nuclis de paperers *fills* d'altres nuclis d'aquesta indústria ja consolidats. Gutiérrez argumenta que el fet de ser un sector industrial d'implantació al Principat relativament recent i de manera molt localitzada, feu que els productors de paper no s'articulessin mai en forma de gremi. Hem localitzat intents de la Junta de Comerç del Principat de crear unes ordenances que unifiquessin els criteris de fabricació del paper per a

²³⁴ GUTIÉRREZ POCH, Miquel: *Full a full. La indústria paperera de l'Anoia (1700-1998): continuïtat i modernitat* (1999). Barcelona. Publicacions de l'Abadia de Montserrat. p. 141-142 i 146.

Catalunya durant l'últim terç del s. XVIII o de nomenar veedors, just quan el volum de legislació em matèria d'exportació ja requeria evitar fraus que perjudiquessin els avantatges aconseguits de la Corona.²³⁵

No obstant això, la forma més pràctica i habitual de la cohesió de fabricació era la itinerància dels formers, i l'efecte indirecte de la migració de mestres paperers d'uns nuclis paperers a els altres. Sobre aquesta dinàmica, Josep M^a Madurell ja va enumerar un seguit de *dinasties papereres* que s'implantaren per la regió de l'Anoia, Vic, Girona, Mataró i l'àmbit del Camp de Tarragona:

²³⁵ Biblioteca de Catalunya, fons Junta de Comerç, lligall LV, caixa 76 num. 25. p. 9-10v.

TAULA 2.7: Distribució per localitats d'algunes de les famílies papereres més importants de la Catalunya setcentista i vuitcentista.

Pobles i ciutats papereres	Llinatges paperers										
	Romaní	Guarro	Aloy	Arderrius	Bracons	Cardús	Ferrer	Ferreres	Miquel	Romeu	Ricart
Capellades	•	•			•		•	•	•	•	
Pobla de Claramunt	•	•					•	•	•	•	•
Torre de Claramunt	•	•					•		•		
Sant Pere de Riudebitlles	•					•	•	•			
Vilanova del Camí	•	•								•	
El Papiol	•										
Cardona	•										
Carme	•										
Roda de Ter		•									
Olot		•									
Sant Feliu de Torelló		•									
La Riba		•					•		•		
Villanueva de Gállego		•									
Centelles		•									
Igualada		•									
Girona			•		•		•				
Sant Quintí de Mediona			•					•		•	
Sabadell				•	•						
Ripollet				•	•						•
Barberà del Vallès				•	•						
Orusco					•						
Martorell					•						
Granollers					•						
Sant Esteve de Cervelló							•				
Manresa							•				
Reixac							•				•
Rupit							•				
El Catllar							•				

Sant Joan de les Fonts	•		
Sant Esteve de Palautordera	•		
Orpí		•	
Lavit		•	
Terrasola		•	
Piera		•	
Tarragona			•

FONT: MADURELL, Josep M^a: *El paper a les terres catalanes. Contribució a la seva història* (1972). Barcelona. F. Salvador Vives Casajuana. p.361 i ss. Elaboració pròpia

A aquesta dinàmica de difusió o de mobilitat geogràfica de les famílies de paperers hi va jugar un paper destacat el règim patrimonial dels molins, que, com a mínim al Principat, el més normal fos que tinguessin un règim d'explotació per lloguer.²³⁶ Pocs eren els molins o fàbriques papereres que s'edificaven de bell nou; la majoria eren conversions d'antics batans o de masies que disposaven dels espais i de la ubicació adient per encabir-hi una indústria d'aquestes característiques. Els seus propietaris, sabedors de les perspectives de guany que aquella indústria podia oferir, no dubtaven oferir la instal·lació a mestres paperers per a que s'hi establissin. Cal advertir, a més, que la majoria de fàbriques eren, a la vegada petites explotacions agrícoles i disposaven d'espais on el mestre paperer podia establir-s'hi amb la seva família. Aquestes condicions, lògicament, afavorien una forta mobilitat geogràfica de la mà d'obra especialitzada.

Sobre les migracions i procedència dels fabricants de paper pròpiament dits, existeix un estudi elaborat per Valentí Gual sobre la immigració dels paperers de la Riba als s. XVII i XVIII. La Riba, que ja s'ha anat insinuant al llarg d'aquest treball, es convertí en un dels nuclis paperers més importants del Principat, almenys pel que fa a la concentració de fàbriques en una mateixa localitat. La seva ubicació geogràfica, convertí aquesta vila en un espai idoni per al desvetllament del sector paperer.

Segons exposa Gual, durant al s. XVIII hi havia un total de 102 famílies papereres entre 1723 i 1815 -dades extretes a partir dels registres de baptismes i matrimonis- dels quals únicament 4 eren d'origen ribetà, 4 d'origen desconegut, un fill de pares incògnits i dos casos més amb referències geogràfiques massa vagues. Per tant, aquesta autor sintetitza un total de 91 famílies i en classifica la seva procedència per comarques. D'aquelles 91

²³⁶ Sobre el règim de propietat de les fàbriques i de la seva explotació hem trobat una forta coherència entre el que expliquen les fonts de la Junta de Comerç, i la documentació eminentment local d'Alfara de Carles; un estudi de costos que encomanà la Junta de Comerç a fabricants de paper de la Catalunya central al 1818 informava que per cada tina, es solia pagar 270 duros anuals de lloguer, i diferencia les parts de la fàbrica a les que havia de respondre l'amo en cas d'avaría (arbre, rodes i planxes), i quins eren els components de la fàbrica als que calia que fos l'arrendatari qui hi fes front en tal cas (bàsicament el material mòbil).

Biblioteca de Catalunya, fons Junta de Comerç, lligall LV, caixa 77, num 40 p. 15-17. Aquestes mateixes condicions les trobem reproduïdes de manera gairebé idèntica als contractes d'arrendament de la fàbrica actualment coneguda com *de Pallarés*, la qual José de Salvador, aleshores propietari, va arrendar a Tomas Royo i Ignasia Celma per 116 duros de plata anuals l'any 1863. AHCTE, fons notarial. Ramon Guardiola, tort 355. 11/05/1860.

Finalment, la certesa de que el règim d'explotació de les fàbriques era generalment de lloguer, disposem de la ja treballada llista de fabricants i indústries papereres del Principat, elaborada per la pròpia Junta de Comerç de Barcelona i que distingeix en dues columnes, propietaris d'arrendataris de les fàbriques. Biblioteca de Catalunya, fons Junta de Comerç, lligall LV, caixa 22, num. 24.

famílies, 29 (31,87%) procedeixen de l'Anoia i un 31,87% més procedeixen de la Conca de Barberà i de l'Alt Camp-19,78% i 17,58% respectivament-, fet que s'explica tant per la proximitat geogràfica de la Riba, com per la tradició paperera existent en aquelles comarques.²³⁷

En tot cas, és ressenyable que trobem un cop més la zona de l'Anoia com el cor d'emigració de mà d'obra especialitzada, fins i tot en cronologies tant primerenques per al sector com les dècades centrals del s. XVIII.

3.7.5.1. Els cas d'Alfara de Carles. Anàlisi socioprofessional.

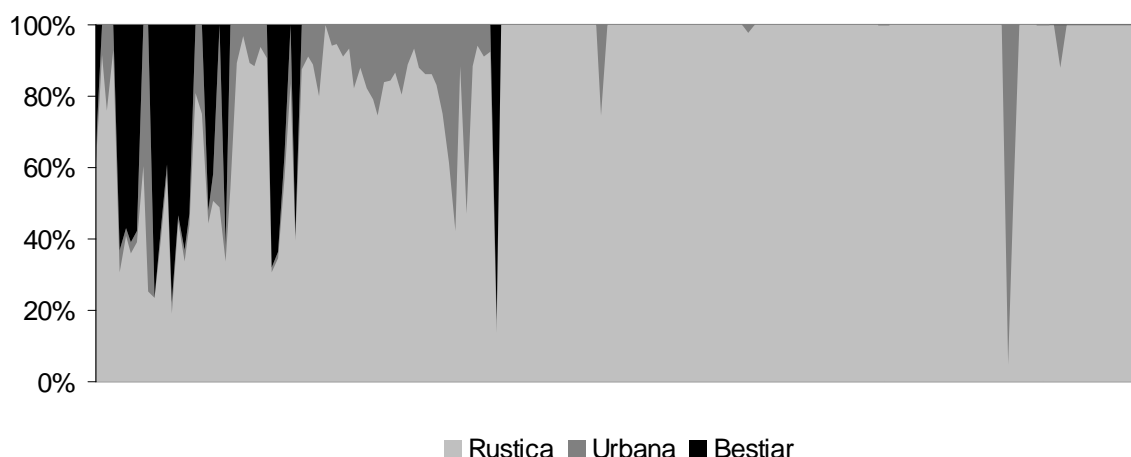
La situació a Alfara és manifestament diferent, ja que les dificultats i restriccions derivades dels conflictes del s. XVIII per l'aigua –que més avall es tractaran en deteniment- frenaren una arrencada cap a l'especialització, i per tant, l'arrencada i consolidació d'algunes famílies papereres autòctones d'Alfara de Carles.

En lloc d'això, es perfilà un model econòmic social eminentment agrari, on l'elit es caracteritzava per complir tres perfils: posseir les millors terres, posseir àmplies extensions d'espai forestal i complementar la base agrària amb la possessió de bestiar d'on no només treien ingressos derivats de la carn, sinó també de les primeres matèries per al sector pel·leter, etc. Vegem dues gràfiques de l'estructura de propietat dels habitants d'Alfara a mitjans del s. XIX:

²³⁷ GUAL VILÀ, Valentí: "La immigració dels paperers a la Riba durant la baixa edat moderna a través del registre parroquial" a Miscel·lània Ribetana, 4. 1991. p. 285-286.

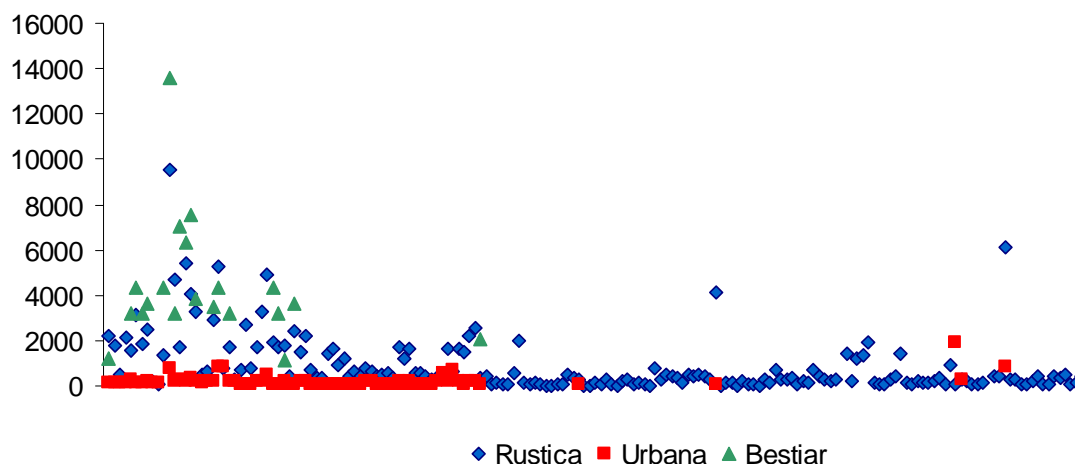
Les dades completes que exposa Gual sobre la procedència famílies papereres de la Riba son: Anoia 29 (31,86%); Conca de Barberà 18 (19,78%); Alt Camp 16 (17,58%); Diversos 9 (9,89%); Tarragonès 8 (8,79%); Bages 6 (6,59%); Alt Penedès 3 (3,29%) i La Segarra 2 (2,19%).

GRÀFIC 2.4: Composició de l'estructura de propietat, en valors relatius, dels terratinents d'Alfara de Carles. 1854.



NOTA: per llegir la gràfica, cal imaginar-se que a l'eix de les abscisses es troben cadascun dels propietaris registrats d'Alfara i d'on puja una línia vertical amb una triple composició segons els % que representa la seva propietat urbana, rústica i de bestiar.

GRÀFIC 2.5: Dispersió de la riquesa d'Alfara de Carles, en valors absoluts, segons el tipus impositiu del 1854. En rv.



FONT D'AMBDUES GRÀFIQUES: *Quaderno de liquidación o amillaramiento que formó la Junta Pericial de este pueblo, de los productos, gastos y utilidades de cada uno de los propietarios, colonos y ganaderos existentes en el término jurisdiccional del mismo, con espresión de la cantidad y calidad de cada objeto de imposición.* Arxiu Municipal d'Alfara de Carles Top. 1529. Elaboració pròpia. 1854.

Aquestes gràfiques mostren des de dos punts de vista diferents l'estructura de propietat d'aquell poble en el moment àlgid del sector paperer alfarenc, elaborat a partir de l'amillament realitzat sobre un total de 181 cases/famílies del poble.

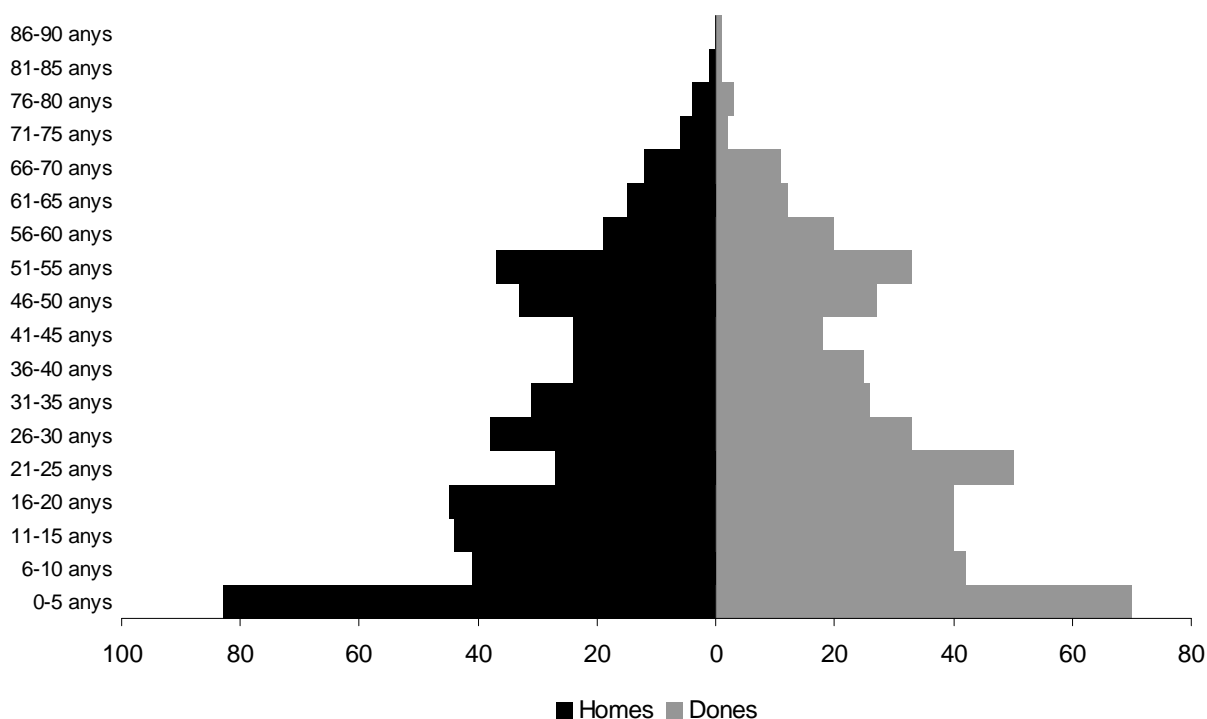
El que cal destacar per sobre de tot és la transversalitat de la propietat rústica, la qual constitueix la pràctica totalitat dels béns immobles de gran part de les famílies (en

termes percentuals, primera gràfica) i que, a més, la seva cotització evidència una manifesta equitat en quant a valor d'aquesta propietat.

Els factors que trenquen la cohesió social són la possessió de propietats urbanes, la qual cosa es concentra sobre, més o menys, una meitat de la població, la possessió de les millors terres (les que superen, en termes absoluts els 2000 rv de cotització), i el valor de la possessió de ramats. La possessió de caps de bestiar constitueix, en si mateix un factor de riquesa molt potent i molt poc homogeni entre l'entramat social del poble.

Malauradament, les fonts registrals de propietat no taxaven les rendes procedents d'activitats industrials, d'aquí que els molins i fàbriques es comptessin com elements annexos o integrants de la propietat rústica, de la mateixa manera que s'enumeraven les infraestructures de reg, els corrals per al bestiar o les cases i magatzems dispersats entre les diferents propietats. Existia, a més, la circumstància que pocs eren els industrials que, a la vegada, fossin els propietaris dels mitjans de producció. Ja hem abordat la importància del règim de lloguer de l'explotació de les fàbriques per entendre la forta mobilitat professional entre el sector paperer. Analitzem ara l'estructura demogràfica i professional d'Alfara, aquest cop, amb dades del padró municipal del 1877.

GRÀFIC 2.6: Piràmide de població de la vila d'Alfara de Carles segons el padró municipal de l'any 1877. Valors absoluts.



FONT: *Padron general de habitantes en el distrito municipal de Alfara. Año 1877.* Arxiu Municipal d'Alfara top 557. Elaboració pròpia.

Aquesta piràmide de població ens mostra l'estructura per edats i sexe d'un total de 938 habitants, dels quals 484 són homes i 454 són dones. A primer cop d'ull, destaca la forta base de població jove de 0 a 5 anys, però que es redueix dràsticament durant la segona meitat de la primera dècada de vida dels infants; sobreviuen als 5 anys el 49% dels homes i el 60% de les dones, fet que es compensa amb un 14% més de naixements masculins que femenins. Aquesta gran base d'infants, fa que les estadístiques de concentració tendeixin a reflectir una societat enjovenida; de fet, la mitjana d'edat és de 28,1 anys, i el percentatge de població depenent és del 38.49%; és a dir 61.51% és població en edat plenament productiva i amb una distribució de la propietat agrària bastant repartida i cohesionada.²³⁸

No és l'objectiu d'aquest treball estudiar les causes de les deformitats d'aquesta piràmide de població; existeixen estudis específics que analitzen l'impacte de les crisis demogràfiques que tingueren incidència sobre la vella comarca de Tortosa, però sí que era necessari presentar dades sobre els volums de població activa, la seva base patrimonial i la distribució professional, com a un factor important a tenir en compte a l'hora de presentar la implantació d'una indústria altament tecnificada com era la paperera.

TAULA 2.8: Cens d'oficis, segons el padró d'Alfara de Carles del 1877.

Ofici	Persones	%
Sense ofici ^(*)	609	64,93
Pagès	266	28,36
Paperer	23	2,45
Pastor	10	1,07
Propietari	5	0,53
Veterinari	3	0,32
Taverner	3	0,32
Ferrer	2	0,21
Mestre	2	0,21
Teixidor	2	0,21
Fusters	1	0,11
Sastre	1	0,11
Agutzil	1	0,11
Metge	1	0,11
Practicant	1	0,11
Capellà	1	0,11
Paleta	2	0,21

²³⁸ Per calcular la taxa de dependència, hem sumat la població d'ambdós gèneres compresos entre els 0 i 15 anys, per un costat (els joves), i els de 66 i 90 anys, els vells. La suma d'aquets dos col·lectius s'ha ponderat sobre el total de la població.

Armer	1	0,11
Escrivent	1	0,11
Pèrit	1	0,11
Carter	1	0,11
?¿	1	0,11
TOTAL	938	

NOTA^(*): Als “sense ofici” es comptabilitzen les dones i els menors de 12 anys.

FONT: *Padron general de habitantes en el distrito municipal de Alfara. Año 1877*. Arxiu Municipal d'Alfara top 557. Elaboració pròpia.

D'aquest quadre, malgrat el factor distorsionador provocat per la falta de concreció de l'ofici exercit per les dones i la població més jove, és pot interpretar que la seva feina estava lligada a la principal activitat econòmica de la família, és a dir, l'agricultura principalment, i en un segon terme el treball a la fàbrica de paper o en la ramaderia, circumstància que s'ascriu força bé a les característiques de distribució de la població activa rural dedicada al sector secundari²³⁹. La resta d'oficis són majoritàriament d'exercici individual, encara que és provable que els fills menors aprenguessin de l'ofici familiar i heretessin l'activitat dels seus pares.

Pel que fa a la diversitat d'oficis, malgrat tractar-se d'un poble petit, Alfara disposava d'un ampli ventall de professionals que evidencien la presència d'una activitat econòmica municipal força dinàmica i capacitada per autosubsistir, no només en allò que afecta a les primeres matèries, sinó també en serveis complementaris com ara els ferrers, fusters i paletes necessaris per a les activitats industrials, especialment el sector paperer.

Si ens fixem en el sector socioprofessional dels industrials paperers, cal destacar-ne tres aspectes: el context familiar, l'edat i la procedència. En quant al context familiar, els paperers seguien el model de transmissió patrimonial i d'ofici tradicional en els oficis i artesans: els fills aprenen l'ofici del seu pare i n'aprenen les habilitats ajudant al taller o fàbrica que regenta el seu progenitor, i en un futur, n'heretaria els mitjans de producció i la fàbrica (molts d'ells assumeixen el mateix contracte de lloguer de la fàbrica que havia signat el seu pare).

²³⁹ Aquesta distribució està extreta de la ponència de Fernando Collantes i Luís Germán realitzada en el marc del VIII Congrés sobre sistemes agraris, organització social i poder local. Pagesia, indústria i món rural. Alguaire, 19-21/09/2013. Aquest autor situa al llarg de la primera fase (últim terç del s. XVIII-primera meitat del segle XIX una taxa de població activa industrial en el món rural d'entre el 10 i 15%. COLLANTES, Fernando; GERMÁN, Luís: “Industria y medio rural en la España contemporánea”..

En quant a la procedència, a Alfara hi hem detectat cinc procedències: en primer lloc està la Sènia. En Jaume i José Escubedo Barceló s'instal·laren a Alfara al 1847 i els seus fills ja nasqueren allí. Els seus set fills, la segona generació, aprengueren l'ofici i l'exerciren tota la seva vida. En segon lloc, destaquem les dues famílies papereres autòctones: la d'en José Andreu Estrada, i la de José Martí Basco, el qual era l'únic paperer d'ofici i ple propietari de la seva fàbrica. Del seu cas, en parlarem detingudament més endavant. En tercer lloc, el col·lectiu més nombrós de paperers nouvinguts és el de Beseït. Els paperers procedents de l'altre costat dels Ports no estaven emparentats familiarment, i tots ells eren molt joves quan s'instal·laren a Alfara: Ramon Inglés, Rafael Coma, Jaume Ribé, Andreu Cerdanya –amb el seu fill José–, Josep Palau i Baltasar Urquizu s'instal·laren a Alfara entre el 1867 i 1870 amb franges d'edat d'entre 15 i 20 anys, tots ells solters menys Jaume Ribé i Andreu Cerdanyà, els quals quan arribaren, ja estaven casats.

El seu perfil permet una lectura especialment clara dels processos que impulsaren la mobilitat professional, i que resulta especialment reveladora donat que aquest és un dels temes pendents dels estudis de temàtica demogràfica de les terres de l'Ebre.²⁴⁰ Nouvinguts a edats tant joves permet concebre un context d'excés de mà d'obra especialitzada als llocs d'origen, lligat amb l'efecte crida provocat per l'aparició de noves fàbriques en àrees relativament pròximes i des d'on les notícies i els contactes són constants gràcies als desplaçaments ramaders.

Cal afegir, a més, que aquest és un procés que es reproduïx successivament entre generacions. Aquests cognoms de artesans paperers procedents de Beseït, o de la Sènia tenen indiscutiblement origen català i alguns d'ells apareixen a l'inventari de famílies papereres de Madurell o Valentí Gual.²⁴¹

Vegem la localització d'algunes de les famílies papereres de la Sènia i d'Alfara per avaluar el grau d'implicació d'aquests dos centres industrials paperers en el context general descrit per al Principat, on l'empeltatge familiar a nous municipis tingué un paper destacat en la consolidació d'aquest sector industrial:

²⁴⁰ Sobre els moviments migratoris i la seva relació en la conjuntura econòmica, només ho ha abordat Baila, tot i que es centrà en la ciutat de Tortosa i en cronologies més avançades. En qualsevol cas, aquest autor conclou que Tortosa, durant l'últim terç del s. XIX presentava una pulció emigratòria, tot i que no sembla que aquesta tingués un caràcter professional. BAILA, Miquel A: *Canvi Demogràfic i Econòmic al Municipi de Tortosa (1860-1991)* (1994). Tortosa. Centre de lectura de les Terres de l'Ebre. P. 68-71.

²⁴¹ GUAL VILÀ, Valentí: "La immigració dels paperers a la Riba durant la baixa edat moderna a través del registre parroquial" a *Miscel·lània Ribetana*, 4. 1991. p.

TAULA 2.9: Localització i procedència d’alguns cognoms relacionats amb la indústria paperera catalana amb presència a La Sénia i Alfara de Carles durant el s. XVIII i XIX

FAMÍLIES DE LA SÈNIA	Beseit	Súria	Pobla de Claramunt	Girona	Capellades	Manresa	La Riba	Sant Pere de Riudebitlles	Vilaverd	Centelles	Manresa	La Riba
Martorell	■		●			●	●					●
Font			●	●	●	●	●					●
Pertagàs		■									●	
Estrada			●									
Garriga					●			●				●
Almuni			●				■					●
Marcoval			●						●	●		●
La Torta (Tort?)			●		●							
Royo	■											

FAMÍLIES D'ALFARA	Alfara	Beseit	Vallderoures	La Sénia	Fuestespala	Cartagena	Flix	La Riba	Alcover	Guipúscoa	Súria
Mas											
Escubedo					■						
Andreu		■							●		
Martí		■									
Inglés			■								
Coma			■								
Ribé			■					●			
Cerdenyà			■								
Palau			■								
Urquizu			■								
Elorza										■	
Royo			■								
Albesa						■					
Montesinos							■				
Mampel			■								
Castanyer							●	■			
Pertagàs											■

NOTA: ■ La procedència està verificada per referència directa; ● Només hi ha coincidència de cognom i ofici segons els estudis consultats.
 FONT: MADURELL, Josep Mª: *El paper a les terres catalanes*. (1972).. GUAL VILÀ, Valentí: “La immigració dels paperers a la Riba durant la baixa edat moderna a través del registre parroquial” (1991). VIDAL, Rodrigo; BUSTOS, Santiago: *Molinos harineros y papeleros en el río Sénia, y sus personajes* (1997). Fons notarial i padró d’Alfara del 1877.

La síntesis de procedències condensada amb els dos quadres anteriors permet considerar una nova hipòtesi, en la que es situa la indústria paperera d'Alfara com un nou punt d'emigració de professionals d'aquest sector, però no de procedència dels nuclis primigenis, sinó com un nou esglaó de nova immigració un cop els nuclis del Matarranya i la Sènia es consolidaren.

Cal tenir en compte que, si bé és cert que la primera fàbrica paperera d'Alfara sorgí a mitjans del s. XVIII, el sector paperer no va continuar expandint-se, sinó que quedà estancat fins la represa econòmica de mitjans s. XIX, on ja s'obriren noves fàbriques.

Per contra, la Sènia disposava d'un context econòmic igualment propici i jurídicament menys travat que el d'Alfara, fet que afavorí un assentament igualment primerenc, però de desenvolupament continuat que féu que a principis del s. XIX, i abans les crisis polítiques de la primera meitat d'aquesta centúria, la indústria paperera ja s'havia consolidat, de manera gairebé paral·lela al desenvolupament de Beseit i Vallderoures.

D'aquesta consolidació més primerenca, se'n derivà l'arribada de professionals dels nuclis paperers catalans primigenis, com les poblacions de la comarca de l'Anoia o La Riba (Rodrigo Vidal i Santiago Bustos, afirmen que procedien de *la Catalunya vella*, però sense especificar, en la major part dels casos, la procedència concreta). A la vegada, nuclis com els del riu Matarranya i el Sènia, feren d'Alfara, una generació més tard, l'espai d'exportació de la seva mà d'obra especialitzada sobrant. Tals són els exemples dels joves paperers que arribaren a Alfara durant la dècada dels 60 del s. XIX, i que a jutjar pels seus cognoms, eren fills o néts d'immigrants de paperers arribats durant l'últim quart del s. XVIII.

Cal situar, tanmateix, els valors absoluts de població immigrant en el context demogràfic del poble. Utilitzant dades del 1877, és a dir, en un dels anys de plenitud del sector paperer a Alfara, la població d'aquest poble era de 938 habitants, dels quals només 73 eren nascuts fora del poble, el 7,78% del total. Així mateix, d'aquests 73 nouvinguts a Alfara, 13 eren paperers; això és el 17,80% del total dels immigrants. No hem pogut localitzar una quantificació similar sobre algun altre municipi paperer per poder determinar si es pot considerar aquesta immigració com a especialitzada, una immigració on gairebé el 20% de la qual es dedica i arriba per exercir un mateix ofici. Es precís considerar a més, que es compleix la disjuntiva que plantegen Ros i Sancho en el seu estudi comparatiu sobre la mobilitat socioprofessional a Mataró i Igualada entre

els segles XVII i XVIII: mentre que la immigració de proximitat respon a estratègies matrimonials, la immigració de distància deriva de l'atracció econòmica d'un determinat territori.²⁴²

Certament, a Alfara, el 41,09% dels immigrants -30 en xifres absolutes- eren dels pobles més immediats: Els Reguers, Paüls, Xerta, Aldover i Tortosa. D'aquests 30 nouvinguts dels pobles més immediats a Alfara, 18, eren dones, migració que podem atribuir a una política matrimonial, tret d'un cas on una dona que arribà per exercir de mestra. Per tant, podem assignar un 56,66% de la migració de proximitat a estratègies matrimonials. Tanmateix, la taxa de feminitat dels immigrants dequeia al 38,35% del total si contemplem el gènere dels immigrants en el seu conjunt. Per tant, entenem que la immigració a Alfara, durant la segona meitat del s. XIX responia majoritàriament a motius de tipus econòmic o professional. Observant l'ofici dels immigrants arribem a la mateixa conclusió: els nouvinguts, independentment del poble d'origen i del seu sexe, controlen íntegrament 10 de les 22 categories reconegudes com a oficis en el quadre de més amunt; de les 12 restants categories, de 3, n'aporten la meitat dels professionals dedicats, i no tenen cap tipus de presència en 6 de les 22 categories. En resum, sense comptar la categoria *sense ofici* i el grup dels pagesos, els nouvinguts controlen el 52% dels oficis i representen, com s'ha dit, el 7,78% del total de la població. El seu impacte en la diversificació i tecnificació de l'economia del poble quedava fora de tot dubte.

Aquesta evidència devia quedar, encara més palesa amb l'eventualitat de que els seus habitatges es concentraven, almenys per al col·lectiu paperer, a la zona del barranc del *molinàs*, tal i com indica la font registral.

3.8. La propietat i el capital. Evolució històrica de les fàbriques papereres més importants d'Alfara.

En aquest epígraf abordarem les fàbriques papereres des d'un punt de vista del capital, és a dir, ens referirem a les empreses i companyies que invertiren en fàbriques papereres o que es dedicaren a explotar-les en règim de concessió o lloguer. Malgrat que la primera iniciativa es remunta als anys 60 del s. XVIII, no serà fins al 1814, però sobretot passat el Trienni Liberal quan irrompran la majoria d'iniciatives empresarials

²⁴² ROS, Carme; SANCHO, Socorro: "La movilidad geográfica y socioprofesional de los artesanos de la Cataluña de los siglos XVII i XVIII. Un estudio local comparativo." Al Congrés *La demografia storica italiana al passaggio del millennio*. Società Italiana de Demografia Storica (SIDES). Bologna. 2000.

dedicades a la indústria paperera a Alfara, al voltant d'on es va construir la primera fàbrica 50 any enrere. En aquestes iniciatives, hi participaren una comunió de propietaris de la terra, burgesia comercial i menestralia urbana amb suficient capital circulant com per poder invertir amb unes instal·lacions, maquinària i matèries primeres.

En quant a la situació industrial, a alçades del 1823, cal destacar la situació de l'aprofitament de l'aigua de la font de l'Ullal. Aquesta font, situada a la part més epidèrmica de les Rases del Maraco, va a parar a la sèquia del Tosca o la de Sant Julià (ambdós ja unificades als peus de les runes del castell de Carles), constituït un breu trajecte de 800 metres en línia recta des del brollador a la sèquia. Malgrat l'escassa distància, el desnivell assolit és força considerable. La font es troba a 450 metres d'altitud, mentre que la sèquia ho està a uns 300. El desnivell resulta mitjà és, doncs, d'un 19%, la qual cosa fa que el cabal d'aigua, malgrat ser força moderat, assoleixi una força considerable.²⁴³

3.8.1. La fàbrica de Navàs.

Sobre el primer període de la fàbrica de Bellet, Rebull i Castillo, ja s'ha exposat alguna cosa, sobretot referent als plets que s'hi van produir entre els propietaris de les terres circumdants i els socis constructors de la fàbrica i les sèquies que l'alimentaven per la voluntat dels primers per utilitzar les sèquies per regar. A partir de la documentació notarial, podem conèixer una mica més en profunditat aquest primer període la primera fàbrica paperera d'Alfara de Carles.²⁴⁴

Cal distingir, d'entrada entre els propietaris i els explotadors. Els propietaris eren els qui havien posat el capital necessari per erigir la fàbrica i bastir-la de la maquinària necessària, i en un segon terme, hi havia la explotació de la mateixa.²⁴⁵ Normalment, es tractava d'arrendaments triennals, on l'arrendatari ofería un pagament anual fix o

²⁴³ EL % de desnivell s'ha calculat a partir d'un desnivell vertical de 150 m. / un desnivell horitzontal de 800 m. x 100.

²⁴⁴ Aquesta fàbrica fou l'única del territori digna de ser considerada com a tal pel *Discurso* de Caresmar. CARESMAR, Jaume: *Discurso sobre la agricultura, comercio e industria...* (1780). BC. Fons Junta de Comerç, 143 bis. p. 521.

²⁴⁵ Situem com a data de referència l'any que Francisco Castillo, en representació de la Companyia, va escripturar la compra de part de la propietat dels Martí per construir les sèquies procedents del molí fariñera pel mòdic preu de 28 lliures d'ardites. AHCTE, fons notarial, Joan Fábregas, caixa 1034 p. 193.

fraccionat en concepte d'arrendament, i assumia els costos de reparació i substitució del capital circulant: eines, matèries primeres i producte manufacturat. Durant la primera etapa d'aquesta fàbrica, que situem durant l'últim terç del s. XVIII, com a propietaris identifiquem els socis constructors ja esmentats, a més d'en Mateu sabater. Així, pel que fa a perfil professional, hi havia el Marquès de Bellet, hisendat i negociant, en Francisco Rebull, notari de Tortosa, en Francisco Castillo, mestre fuster i Mateu Sabater, blanquer (i algun cop també apareix com a mestre serrador) també de Tortosa. Això és dos socis de professió liberal i dos membres de la menestralia urbana, un dels quals, en Castillo, amb coneixements tècnics necessaris per a la construcció i reparació, tasca que als contractes d'arrendament apareix com a obligació dels propietaris.²⁴⁶ A l'altre costat hi havia l'arrendatari. El primer arrendatari fou el propi Mateu Sabater, blanquer d'ofici, el qual accedí a l'arrendament de la fàbrica i entrà a formar part de la companyia dels propietaris el mateix 1757.²⁴⁷

Tanmateix, qui consolidà la figura de l'arrendatari estable i perpetuat al temps, fou Sebastià Mas, mestre paperer que es va instal·lar a la mateixa fàbrica paperera amb la seva família i el seu gendre.²⁴⁸ El fet de ser nouvingut demostra la falta de mà d'obra específica en aquest sector tant especialitzat. No ens estendrem sobre aquest tema donat que ja s'ha abordat anteriorment en deteniment.

L'arrendament de la fàbrica paperera d'Alfara valia 900 lliures catalanes, capital de volum considerable i que, lògicament, un sol paperer difícilment podia assumir. Per aquest motiu era necessari que aquell paperer formés part d'una societat amb altres individus, no necessàriament interessats en aquell sector industrial, però sí en els rendiments de la fàbrica. Així, en Mas formà societat amb Jaume Boatella, veí de Tortosa, i Jaume Major Nadal, pagès de Xerta. Aquesta societat, inicialment, només

²⁴⁶ En Francisco Castillo, a més, apareixia durant les mateixes cronologies com a Mestre d'obres responsable de les reparacions efectuades a la infraestructura hidràulica de l'Assut de Xerta durant el 1779. Els seus coneixements, doncs, eren valorats tant en àmbits privats com en públics. AHCTE, fons municipal, papers. Top. 3171.

²⁴⁷ AHCTE, fons notarial, Bernardo Roca, caixa 1138, 1763, p. 44 i 150. En mateu Sabater comprà la meitat de la part del capital que li corresponia a Francisco Castillo per 750 lliures de plata valenciana. En Mateu posseïa una fàbrica d'adoberies al barri tortosí de Sant Vicent, i que regentava juntament amb el seu fill, i més endavant, amb el seu nét. AHCTE, fons notarial, J. B. Aragonés, caixa 1403, 21/7/1799 p. 105

²⁴⁸ Tot sembla indicar que l'activitat de Sebastià Mas a Alfara anava més enllà de la fàbrica de paper. Al 1777 ens apareix com a arrendatari dels drets que cobrava l'ajuntament de Tortosa en concepte de senyor eminent sobre aquell poble. Concretament, Mas es queixa davant la municipalitat de la negativa d'un dels germans Adell, una de les famílies econòmicament més importants d'Alfara, a efectuar el pagament del dret del *lluçol*. També anomenat lloçol, era el dret que cobrava un determinat senyor en concepte d'us de farga, forja o reparació d'eines metàl·liques. AHCTE, fons municipal, papers. Top. 2750 (1777).

figurava com a aval del pagament de l'arrendament de la fàbrica, però al final, l'arrendament passà a mans de la societat com a individu jurídic, assumint així la responsabilitat la societat en el seu conjunt.²⁴⁹

Com ja s'ha mencionat més amunt, ara per ara, desconeixem en quin moment i sota quines condicions es produí el canvi de titularitat de la fàbrica, fins al punt de no conèixer pràcticament res de l'etapa en que la fàbrica va pertànyer a un dels burgesos més actius i representatius de la Tortosa del tombant de segle XVIII i XIX: en Pere Navàs.²⁵⁰

La Guerra del Francès suposarà un impàs. A partir del 1814, emergirà una nova situació en la que apareixeran noves iniciatives industrials al llarg del barranc de l'Ullal i el barranc de Conca. Aquestes inestabilitzarien la situació pròpia de l'últim quart del s. XVIII amb una irrupció sense precedents de noves fàbriques de paper i molins amb participació de la burgesia tortosina, que veuran aquestes iniciatives com un mitjà d'inversió més al gran ventall de negocis dels que participaven habitualment.

Sabem que a la mort de Pere Navàs, la propietat de la fàbrica va recaure sobre la seva vídua, Maria de Llar. La filla que heretà la finca amb la fàbrica fou Maria Teresa Navàs, casada amb una família nobiliària procedent d'Ascó, els de Salvador. Tant de Ramon de Salvador, com el seu fill José de Salvador i Navàs, advocat, no tenim gaires notícies sobre la seva gestió de la fàbrica de paper o les possibles millores introduïdes.

Aquesta etapa ocupa gairebé la primera meitat del s. XIX i no ens consta cap canvi de titularitat, ni tan sols cap expedient hipotecari.²⁵¹ Suposem que la fàbrica seguí en funcionament a través dels contractes d'arrendament, on l'absentisme dels propietaris marcà aquesta tònica d'estabilitat, fet que, per altra banda, explica la facilitat en la que proliferaren les altres fàbriques papereres al seu voltant, un cop la situació fou favorable.

²⁴⁹ AHCTE, fons notarial, Bernardo Roca, caixa 1155. 24/9/1781

²⁵⁰ A l'Almanak mercantil del 1808 apareix referenciada ja la fàbrica de paper de la vídua de Pedro Navàs a Alfara de Carles, la qual cosa ens marca una cronologia ante quem del traspàs de propietat.

Almanak mercantil o Guia de comerciantes para el año 1808. Madrid. Imprenta de Vega y Compañía. p.389

²⁵¹ Cal tenir en compte, que durant la primera meitat del s. XIX, a part de les successives guerres civils, on els Ports, espai on s'ubica aquesta fàbrica, n'eren un dels epicentros més actius, s'hi esdevení tota la problemàtica derivada dels conflictes jurisdiccionals per l'aigua amb els propietaris d'Alfara, el Capítol de Canonges i el Reial Patrimoni.

Així doncs, l'adquisició d'una instal·lació industrial no era abordada per aquestes famílies de manera diferent a la que s'actuava en la pràctica de comprar terres: a mode d'hisendats. A jutjar per les formules d'arrendament que tenim localitzades i realitzades pels successors de Maria de Llar, ja a mans de la família ennoblida dels Salvador, es tractava d'arrendaments triannuals i de pagament dual: en moneda, un cànon de 116 duros anuals i en mercaderia (en aquest cas, dues remeses de paper de qualitat).²⁵² L'activitat principal dels Navàs no era el sector industrial, sinó el comercial i els arrendaments de drets. L'enllaç amb la família de Salvador emfatitzarà cada cop més el rol d'hisendats pròpia d'una família benestant i d'advocats de professió.²⁵³

3.8.1.1. Els últims esforços per frenar l'aparició de noves fàbriques.

L'aparent immobilisme dels temps de l'usdefruit de Maria de Llar i de la propietat dels De Salvador, no significà que, en moments puntuals, no perseguissin garantir els seus interessos que els generava unes més que considerables rendes anuals.

Durant els anys 20 del s. XIX, quan les iniciatives industrials començaven a aparèixer a la vessant del barranc del *molinàs*, Maria de Llar, usufructuària de la fàbrica va lluitar per fer prevaldre el seu espai. Disposem de dos expedients judicials derivats de l'intent de la fàbrica de Navàs de frenar l'aparició de nous enginyers hidràulics que, segons ells, podien afectar a la força i qualitat de l'aigua de la seva fàbrica, que, com ja s'ha explicat, tant la potència com la puresa de l'aigua era un requisit indispensable per a un correcte triturat del drap i la neteja i el blanqueig del mateix.

La primera iniciativa que Maria de Llar va combatre va ser la d'Antonio Castayer. Fins aleshores, tota la vessant del barranc del *molinàs*, o el barranc de l'Ullal, juntament amb la propietat del molí fariner existent des del s. XVI era propietat de Francisco Martí, el qual n'era usufructuari com a hereu de la seva difunta esposa Mariana Adell, filla d'una de les grans famílies terratinents d'Alfara.

Aquella vessant de barranc era una de les finques més riques del patrimoni familiar dels Martí i de tot el terme municipal d'Alfara, per l'abundància de recursos que ja s'han enumerat en diversos punts d'aquest treball, però la seva pendent la feia poc atractiva

²⁵² AHCTE, fons Notarial. Notari Guardiola. Tort290. 14/4/1856 i AHCTE, fons Notarial. Notari Guardiola. Tort355. 11/5/1860. Aquests són dos exemples de contracte d'arrendament que feu Ramon de Salvador, marit de Teresa Navàs i de Llar, amb Antonio Escubedo, paperer de la Sénia i a Tomàs Royo, paperer de Beseit.

²⁵³ ROVIRA, Salvador-J: *Els nobles de Tortosa (s. XIX)*. (2008). Valls. Cossetània. p. 153-155.

per a l'agricultura. Per això, en Francisco Martí i el seu fill Joan, al 1821 van vendre de paraula i sense escripturar a Rafael Mampel, paleta i a Antonio Castanyer, fabricant de paper, ambdós procedents de Beseit (l'un natural d'aquest poble i l'altre natural de La Riba), sogre i gendre respectivament, una finca al peu del camí del molí de l'Ullal per 4,5 unces d'or.²⁵⁴

La intenció de Mampel i Castanyer era construir-hi una fàbrica de paper aprofitant l'aigua que s'evacuava del molí fariner de l'Ullal. Arran de l'establiment realitzat al Reial Patrimoni per a aquesta nova fàbrica, el Reial Patrimoni va voler assabentar-se de quin era el motiu pel qual el molí fariner no satisfia un cens emfitèutic al Rei en reconeixement de la Regalia que defensava sobre les aigües del Principat.

Els Martí al·legaven que aquell molí pertanyia des de feia més de 300 anys a la seva família -a la de la seva esposa i mare Francisca Adell, de qui en van ser hereus-, i que des d'aleshores, sempre havien satisfet mig cafís de blat el dia de Nadal a l'ajuntament de Tortosa, en reconeixement del seu domini directe i senyor de la baronia d'Alfara.²⁵⁵

Aquest establiment emfitèutic, no només despertà novament la curiositat sobre el règim senyorial d'aquell barranc, sinó també provocà que Maria de Llar, i l'arrendatari de la seva fàbrica, en Pedro Martí, es preocupessin per com afectaria la instal·lació d'un nou enginy hidràulic a un punt tant pròxim de la seva fàbrica. Malgrat que a la petició d'establiment emfitèutic de Castanyer assegurava que utilitzaria les aigües procedents del molí de Martí, les retornaria després al seu curs natural i que anirien a parar a la bassa que alimentava la fàbrica de Navàs, l'informe del Corregidor de Tortosa recordava que a la fàbrica de Navàs tenia una distància privativa d'un quart d'hora, d'ençà l'establiment de Francisco Castillo.²⁵⁶ Tant Maria com el seu gendre Ramon de Salvador decidiren tirar endavant el plet judicial, ja que el quart d'hora de distància mínima entre fàbrica i fàbrica no era, ni molt menys, respectat.

²⁵⁴ AHDT, Fons Governació, capses en foli, num. 1. Procés entre Maria de Llar, vídua de Pere Navàs, contra Antonio Castanyer, de Beseit. Jutjat Ordinari de Tortosa. 1823. num. 94. p. 423 i ss.

²⁵⁵ AHDT, Fons Governació, capses en foli, num. 1. Procés entre Maria de Llar, vídua de Pere Navàs, contra Antonio Castanyer, de Beseit. Jutjat Ordinari de Tortosa. 1823. num. 94. *Cabreo o apeo formal de todos los censos, censales y demas derechos que corresponden a la Universidad* (capbreu del molí dels Adells). p. 305 i ss.

²⁵⁶ AHDT, Fons Governació, capses en foli, num. 1. Procés entre Antonio Castañer, fabricante de papel de la villa de Beceite contra Maria Navàs y Llar. Tribunal de la Batllia General del Reial Patrimoni. 1823. num. 2 B. p. 369 i ss.

Així, Maria de Llar va iniciar un plet davant el tribunal de l'alcalde corregidor de Tortosa al·legant la privativa d'un quart d'hora de distància respecte la seva fàbrica. El corregidor, el 22 d'abril del 1824 va ordenar interrompre les obres de la fàbrica de Castanyer. Amb aquesta sentència s'inicià un període, on les obres s'emprenien i es tornaven a paral·litzar intermitentment, amb el pretext de Castanyer de que aquelles obres ja no eren per a una fàbrica de paper, sinó les d'una casa particular. Quan les obres ja estaven pràcticament concloses, Castanyer, per la seva banda, va apel·lar al tribunal del Reial Patrimoni al·legant la incompetència de l'Alcalde Corregidor en aquells afers, i reclamà la revisió de l'expedient judicial obert al tribunal de Tortosa.

El trasllat del conflicte a Barcelona i la perspectiva de despeses en procuradors que allò suposava féu que, tant Maria de Llar com Ramon de Salvador optessin per arribar a un acord amb Castañer, protocolitzat al setembre del 1824: a canvi de permetre la construcció i abandonar els plets judicials, Castañer els havia d'abonar 50 duros de plata en 8 anys i a un interès del 6% anual. El tribunal del Reial Patrimoni acceptà l'acord i atorgà l'establiment a Castañer per un preu de 300 rv d'entrada i un cens anual de 12 rv.²⁵⁷

Malgrat l'acord i les precaucions dels propietaris de la fàbrica de Navàs per no aixecar massa polseguera del seu cas a Barcelona, el Reial Patrimoni no va tardar a exigir a la fàbrica de la vídua de Navàs un expedient de capbrevació.

El procurador de Maria Teresa Navàs i de Ramon de Salvador no tenia altre argument que plantejar davant del tribunal del Reial Patrimoni que el vell debat sobre el dret dels tortosins a ocupar i explotar les terres del seu terme, apel·lant al procediment d'aprisió reconegut pel dret consuetudinari medieval, i de nou, retreu que aquesta prerrogativa ja havia estat acceptada amb la primitiva concessió expedida per la Junta Central de Comerç Moneda i Timbre l'any 1755.

Les rèpliques i les contrarèpliques s'allargaren entre el 1827 i el 1830, quan al procés hi va intervenir el Capítol de Canonges, el qual reclamà al Reial Patrimoni que totes les concessions que s'havien realitzat al barranc del *molinàs* no eren vàlides i que no les havia reclamat abans per la simple ignorància de que aquelles s'havien fet efectives.²⁵⁸

²⁵⁷ AHDТ, Fons Governació, capses en foli, num. 1 Maria de Llar, vídua del Dr. Don Pedro Navàs de dicha ciudad contra Antonio Castañer de la Villa de Beceite. Juzgado Real Ordinario de la Ciudad de Tortosa. 1823. num 94. p. 500-509.

²⁵⁸ És de destacar que una explicació plausible per la qual el Capítol evità entrar en conflicte amb la fàbrica de Bellet, Rebull i Castillo, com sí que ho feu, en canvi, amb els pagesos d'Alfara, seria la

Resulta difícil de creure que el Capítol s'hagués desvinculat de la situació d'Alfara fins al punt d'ignorar el que hi estava succeint; apuntem com una explicació plausible que superat els períodes revolucionaris i reinstaurat l'absolutisme, el capítol es veia novament capaç de plantejar un debat senyorial sota els paràmetres ideològics i legals de l'antic règim, paraigua sota el qual plantejà unificar tots els plets existents sobre els drets d'utilització dels recursos naturals d'Alfara sota un únic plet de caràcter jurisdiccional.²⁵⁹

Lamentem que aquell conflicte no s'arribés a resoldre de manera clara, ja que hagués estat una font històrica riquíssima per entendre les postures enfrontades al límit cronològic entre antic i nou règim. Les dificultats per mantenir els representants legals per part d'alguns litigants i que la cronologia i la implantació del liberalisme eren uns fenòmens imparables, deixà les aspiracions del capítol sota mínims. La documentació judicial no arriba més enllà del 1835.

El debat senyorial d'Alfara, almenys en allò que afectava a les aigües del barranc havia col·lapsat, fet que deixava via lliure per a que les noves iniciatives s'implantessin amb menys problemes dels que fins aleshores s'havien produït. La fàbrica paperera d'Escubedo es va instaurar i la fàbrica de Navàs, òbviament, continuà funcionant.

3.8.2. La nova onada inversora a l'àrea industrial paperera d'Alfara.

El següent salt de cara la consolidació de noves fàbriques no es produirà fins a la dècada dels anys 50 i 60 del s. XIX, moment que, per primera vegada, l'impuls empresarial sobrepassà la iniciativa individual i s'adoptà el model societari amb l'adveniment de capital inversor procedent de la burgesia urbana tortosina.²⁶⁰

influència que tingué el Marqués de Bellet sobre el capítol, a través de Juan Esteve de Bellet, canonge tresorer de la Catedral i familiar (en desconeixem el grau de parentiu) del primer ROVIRA GÓMEZ, Salvador-J: *Els nobles de Tortosa (segle XIX)* (2008). Valls. Cossetània. p. 47

²⁵⁹ AHDT, Fons Governació, capses en foli, num. 1. Procés entre Maria Navàs i de Llar contra el Reial Patrimoni. Tribunal de la Batllia General del Reial Patrimoni. 1827. num. 5 Bb. p. 539-569.

²⁶⁰ Els anys 60 del s. XIX serà el moment de la modernització i la consolidació d'algunes de les fàbriques papereres d'Alfara. Aquest procés s'emmarca en la dinàmica genera d'inversió productiva de la burgesia del sector comercial. Aquest mateix procés i amb aquesta mateixa cronologia ja ho han detectat altres historiadors, com ara Àngels Solà, qui va concloure que la dècada dels anys 60, la burgesia barcelonina començà a substituir el capital autòcton de Manresa, en aquell cas, en el marc del sector industrial cotoner. En el nostre cas, però, a Alfara serà la burgesia comercial tortosina qui voldrà invertir a Alfara, de la mateixa manera que la barcelonina posar els ulls sobre Tortosa durant la dècada posterior. SOLÀ, Àngels: *Aigua, indústria i fabricants a Manresa (1759-1860)*. (2004). Manresa. Col·legi d'enginyers Industrials de Manresa. p. 240.

3.8.2.1. L'evolució de la Fàbrica de Navàs a la segona meitat del s. XIX.

Comencem primer per la situació de la Fàbrica de Navàs. Aquesta fàbrica a alçades dels anys 60 del s. XIX seguia en mans de la família de Salvador, concretament en mans del nét de Maria de Llar, en Josep de Salvador i Navàs.²⁶¹

Durant els anys 50, l'explotació de la fàbrica va recaure sobre Antonio Escubedo, paperer de Beseit que s'instal·là a Alfara amb la seva família, i després a Tomàs Royo i Ignasia Celma, un matrimoni de la vila de Beseit. Els proposà, com era habitual, un arrendament a 3 anys per un preu de 116 duros de plata anuals, a més de dues remeses del millor paper fabricat.²⁶² Tanmateix, cal suposar que algun imprevist obligà als arrendataris a abandonar la fàbrica, ja que tan sols quatre mesos més tard, de Salvador signà un nou contracte d'arrendament de la fàbrica de paper, en favor de José Elorza, un picapedrer originari de Segura (Guipúscoa), contractista d'obres viàries i habitant de Barcelona.²⁶³ Aquest canvi, suposà quelcom més que un canvi de titular, doncs de Salvador amplià el contracte fins a 8 anys, a un preu de 140 duros anuals i augmentant a tres, les remeses de paper que s'havien d'entregar al propietari.²⁶⁴

L'explicació més plausible del trencament de la trianualitat habitual dels contractes d'arrendament era que aquesta fàbrica, indirectament, entrà en l'òrbita d'una societat d'inversió més gran, de la qual Elorza en formava part.²⁶⁵ El mateix Elorza, com a garantia de pagament de l'arrendament, indicà com a fiador al seu soci Antonio Montesinos, un industrial de Caratagena, instal·lat a Tortosa i que posseïa una participació d'1/6 de la societat del "Martinet" que incloïa la gestió d'un molí fariner amb un martinet de fabricació de coure i filferro, tot plegat mogut per l'energia

²⁶¹ José de Salvador, en funció de la donació que li feren els seus pares als capítols matrimonials, exercia com a apoderat del seu pare en allò que afectava, com a mínim, a la fàbrica de paper. AHCTE, fons notarial, Guardiola, tort237. 30/6/1853. p. 364.

²⁶² AHCTE, fons notarial. Ramon Guardiola, tort 355. 11/05/1860.

²⁶³ Trobem a José Elorza com a contractista per a la construcció de trams de carreteres inclosos en el Pla de Camins veïnals de la província de Tarragona. AHDT, fons obres públiques, capses en foli 05, *Acta de recepcion definitiva de las obras ejecutadas por el contratista D. José Elorza en el camino vecinal de Tortosa a Mora la Nueva*. 30/6/1869.

²⁶⁴ AHCTE, fons notarial. Montserrat, tort 358. 10/09/1860.

²⁶⁵ Feia tot just un mes que José Elorza havia adquirit una participació d'1/6 part de la societat del martinet, al martinaire de la fraga, en Ramon Albesa. Aquesta situació situava com a soci del seu fiador, i hipotecant la fàbrica de la societat, el destí de la mateixa afectava d'igual manera a Elorza i a Montesinos. AHCTE, fons notarial. Montserrat, tort 356. 03/08/1860.

hidràulica de la mateixa instal·lació industrial ubicada igualment al barranc de Carles.

266

Per aquest motiu, de Salvador va incloure a les clàusules, a més, que fos Elorza qui es fes càrrec de la maquinària i que instal·lés dins la mateixa fàbrica una pedra de mòlta de blat de Montjuïc, per a que funcionés de manera simultània a la màquina de premsat del paper, imitant, de ben segur, el funcionament dual de la fàbrica de la societat “Molí de José Adell”.²⁶⁷

No obstant, aquesta pedra de molí no s'arribà a instal·lar mai, ja que, possiblement, la producció de farina no compensaria la reducció de força per al mecanisme de fabricació de paper, sobretot quan la societat de Elorza ja disposava d'un molí específic per a la elaboració de farina. L'arrendament directe a José Elorza es perllongà durant 4 anys, doncs a partir del 1864, el propi Elorza traspassà l'arrendament a Juan Escubedo, fill d'Antonio Escubedo, ja esmentat més amunt, qui des del 1857 posseïa una fàbrica de paper alimentada per un torrent d'aigua que naixia a la mateixa finca.²⁶⁸

El termini d'arrendament de 8 anys no s'arribà a esgotar. José de Salvador va desfer-se de la fàbrica l'any 1866, tot venent-la a quatre inversors, tres dels quals procedien de l'àmbit comercial, i el quart, era el propi Juan Escubedo i Barceló, el qual donà el pas per participar del capital i esdevenir propietari de les dues fàbriques de paper on treballava.²⁶⁹

²⁶⁶ Sobre Antonio Montesinos, segons l'anuari *El indicador de España* del 1867 (p. 378) també sabem que posseïa un magatzem de ferro i paper al carrer Barana del Riu, on comercialitzava els productes de la fàbrica d'Alfara.

²⁶⁷ Per no desviar-nos excessivament del sector paperer, no s'ha contemplat el cas de José Adell. En José Adell i Andreu, conegut a Alfara com *el colorado* havia estat protagonista, juntament amb Maria de Llar i Antonio Castanyer de les pugnes judicials contra el Capítol de Canonges de Tortosa per voler instal·lar l'any 1827 un molí fariñera al barranc de Carles, amb el que pretenia no només moure el seu molí, sinó dotar de sèquies de reg per als propietaris de la vall. Evidentment aquesta predisposició va entrar en conflicte immediat amb el Capítol, els qual, un cop més, veia perillar el subministrament d'aigües per als Molins d'en Comte. Per cronologia, no podem assegurar que el José Adell dels plets contra el Capítol i el José Adell soci de Elorza fossin la mateixa persona. En tot cas, podria ser el seu fill, d'igual nom, qui n'heretà la instal·lació industrial.

AHDT, Fons Governació, capses en foli, num. 1. *José Adell i Andreu, vecino del Lugar de Alfara, corregimiento de Tortosa*. Tribunal de la Batllia General del Reial Patrimoni. 1827. num. 5 Az. P. 189-200 I AHDT, Fons Governació, capses en foli, num. 1. *El Illmo. Cabildo Eclesiástico de la Ciudad de Tortosa contra José Adell de Alfara*. Tribunal de la Batllia General del Reial Patrimoni. 1828. num. 8 B. p. 202-261.

²⁶⁸ AHCTE, fons notarial. Agustí Arnau, tort 372. 31/08/1861.

²⁶⁹ AHCTE, fons notarial. Jaume Camps, tort 495. 21/04/1866

Com s'ha vist, era força habitual que els treballadors de les fàbriques, especialment els treballadors especialitzats acabessin involucrant-se no només en els processos de gestió, sinó també en el capital de les respectives societats. La resta de socis solien ser la personificació d'un capital flotant que decidia invertir en un determinat moment en un determinat sector.

Els altres tres inversors eren Ramon Escardó i Sabater, de 50 anys, pilot de la matrícula marítima de Tortosa, Francisco Lledó i Lluís, de 30 anys, comerciant de tèxtil, però fill d'un xocolater tortosí (la germana del qual, Antonia, estava casada amb l'abans esmentat Ramon Escardó) i Salvador Jordà i Armelich, co-propietari d'una tenda de roba a Tortosa, juntament amb Francisco Lledó. Trobar punts en comú entre ells passa per admetre l'origen de capital en el sector tèxtil i la seva comercialització.²⁷⁰

Els nous propietaris es repartiren a parts iguals la nova adquisició de 5.400 escuts, encara que, pocs mesos després Juan Escubedo va cedir la seva quarta part degut a que va marxar a viure al Rossell.²⁷¹ Per aquest motiu el capital de la fàbrica restà dividit en tres terços des del setembre del 1866 fins al març del 1868, quan Joan Delsors i Tadí adquirí els dos terços propis de Salvador Jordà i Francisco Lledó per 4.535 escuts.²⁷² Si atenem que els Delsors i els Baulenas es trobaven en competència directa en el negoci de la importació de tèxtil barceloní, podem interpretar la compra de la fàbrica de paper com una ocupació directa del sector industrial paperer per part dels Delsors, moment en el que Cayetano Baulenas estava en plena maniobra de capitalització per assolir l'efectiu necessari per la compra del sòl i edificar la fàbrica moguda a vapor.²⁷³

²⁷⁰ En aquest cas concret, tots plegats es troben sota l'òrbita del capital i del negoci del tèxtil d'Agustí Baulenas, especialment Francisco Lledó, qui estava casat amb la seva filla, Rosa Baulenas i Galobardes, germana de Cayetano Baulenas, copropietari inicial, juntament amb el gran burgès manresà José Pons i Enrich, de la fàbrica farinera moguda a vapor situada a la vora de l'estació de ferrocarril, a l'exemple tortosí. Ens trobem, per tant, en un nou desplegament de capital sobre altres sectors industrials procedent, directa o indirectament del sector tèxtil.

²⁷¹ AHCTE, fons notarial. Jaume Camps, tort 495. 11/09/1866

²⁷² La família Delsors havia entrat al s. XIX com una família de la classe artesanal tortosina, concretament, mestres calderers, ofici que hem pogut resseguir per a aquesta família des del s. XVIII (AHCTE, notari Bernardo Roca tort 1149, 16/06/1777). Un fill segon De Josep Delsors Girart, Joan Delsors Tadí (1800-1872) realitzà el viratge a la trajectòria socioprofessional, tot adquirint arrendaments dels propis de Tortosa, fins que a partir de la dècada del 1850, començarà a adquirir terra i es farà amb una botiga de roba, que acabaran gestionant els seus fills Salvador, Josep i Joan Delsors Zaragoza. Serà aquest últim qui adquirirà la fàbrica de paper com a línia d'inversió paral·lela a la botiga de roba. Malgrat que encara no està publicat, està previst realitzar un estudi monogràfic sobre aquesta família i el seu entorn social i econòmic properament. AHCTE, fons notarial. Costa, tort 561. 30/03/1868.

²⁷³ Sobre l'origen de la fàbrica de Pons i Baulenas, ja s'abordarà en el capítol corresponent al sector fariner.

No obstant, la compra de Joan Delsors fou compartida amb els seus fills, de manera que en termes reals, i a partir del reconeixement oficial que feu un mes més tard, a l'abril del 1868 quan acabà de pagar l'import complet, afirmà que un dels dos terços que havia comprat l'havien pagat els seus fills Joan i Josep Delsors Zaragoza, la qual cosa deixà el molí de la següent manera. Un terç per a Ramon Escardó, un altre terç per a Joan Delsors Tadí i dues porcions d'una sisena part per a cadascun dels dos germans.²⁷⁴ Finalment Ramon Escardó, pocs dies més tard del reconeixement d'entrada al capital dels fills de Delsors, els va vendre el seu terç per 2.267 escuts.²⁷⁵ A partir de llavors, els tres membres de la família Delsors passaren a ser els únics propietaris amb una possessió d'un terç cadascú.

La total propietat del capital de la fàbrica de paper per part de la família Delsors oferí estabilitat per a tot el que restava de segle. La mort de Joan Delsors Tadí al 1872 no suposà més que el relleu d'1/3 del capital en mans del seu hereu, Salvador, germà dels altres socis capitalistes, la qual cosa no comportà cap canvi substancial en la gestió, ni tan sols el fet de que un dels socis, en Joan Delsors Zaragoza, capellà, vengués el seu terç al seu germà Salvador.

El que no resultà tant positiu fou la inevitable dispersió provocada pel canvi de concepció en el repartiment de les herències. Mentre fou vigent la institució de l'hereu, el capital empresarial es mantingué en tot moment controlat, però a mesura que s'instal·la la costum de repartir el capital de les inversions entre tots els fills, el volum de capital es dispersarà i els rendiments que aquell generava eren tant escassos que feien perdre l'interés per la fàbrica entre els diferents propietaris. El resultat de tot plegat era, normalment, la venda.

En el cas que s'està abordant, la dispersió de capital es produí arran de l'herència de Salvador Delsors, encara que la situació es va poder salvar gràcies al paper de Fernando Pallarés i Besora.²⁷⁶ Aquest s'havia casat en primeres núpcies amb Antònia Delsors Vidal, filla de Salvador Delsors Zaragoza, però com va quedar vidu molt d'hora, Fernando es va casar amb la germana de la seva difunta esposa, Maria de la Concepció.

²⁷⁴ AHCTE, fons notarial. Costa, tort 561. 08/04/1868

²⁷⁵ AHCTE, fons notarial. Costa, tort 561. 10/04/1868

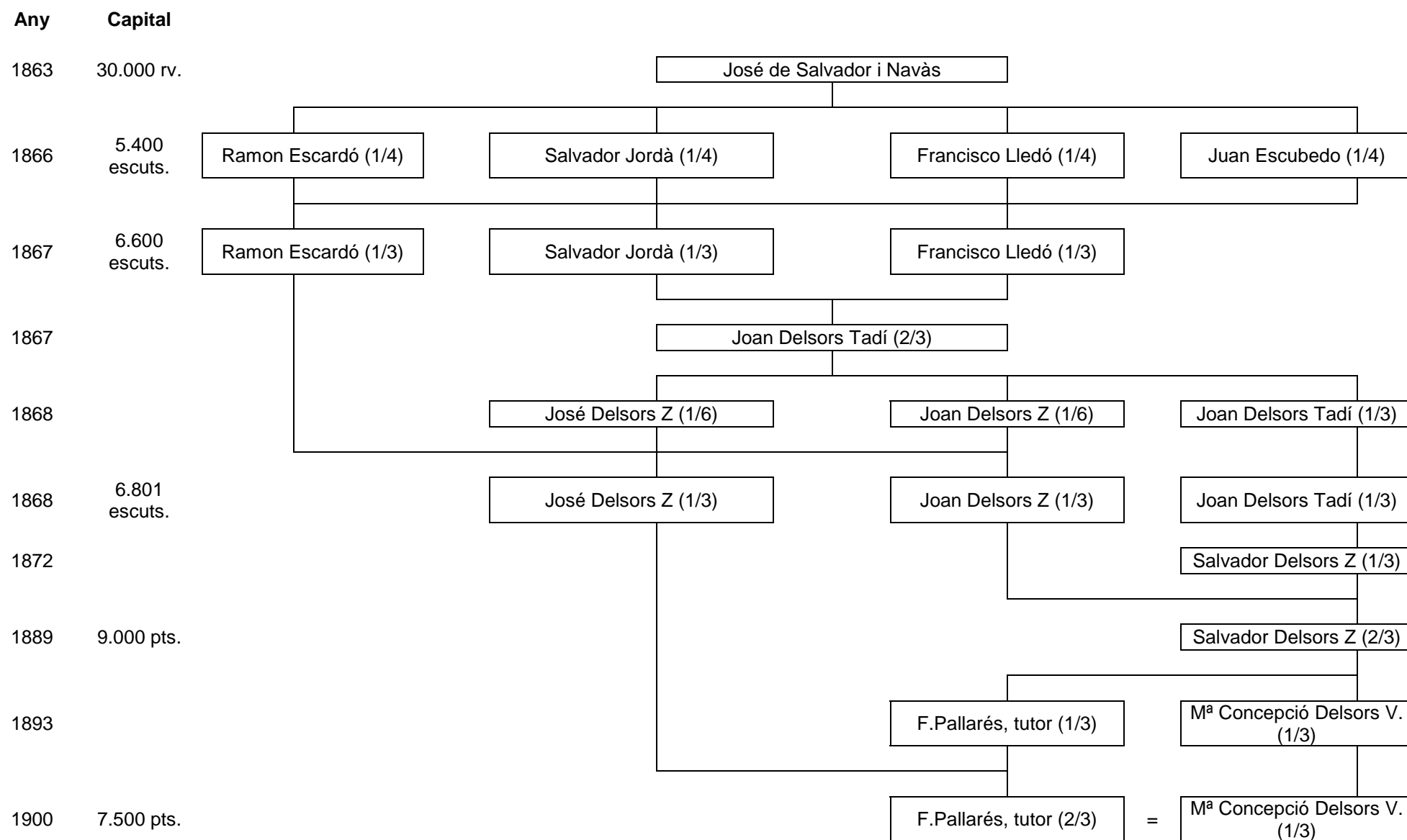
²⁷⁶ AHCTE, fons notarial. Llopis, tort 1093. 01/02/1893

Aquesta cuidà els seus nebots com a fills propis i com no va tenir fills amb Fernando, va deixar com a hereus als seus nebots. Per tant, Fernando esdevingué, durant la minoria dels seus fills (i de la seva difunta esposa) en l'usufructuari legal de la herència d'Antonia Delsors i com a marit de M^a de la Concepció, en gestor de facto de l'herència de l'altra filla de Salvador Delsors.

Salvador Delsors, veient la fàbrica de paper com una propietat menor i sense cap tipus de possibilitat de prosperar, va repartir els seus dos terços entre les seves dues filles: Per un costat, 1/3 anà a parar als hereus d'Antònia Delsors, és a dir, als fills menors de Fernando, i l'altre terç a M^a de la Concepció. Si a això afegim que al 1893 José Delsors Zaragoza, li va vendre el seu terç, trobem que Fernando Pallarés esdevingué l'únic propietari de la fàbrica a alçades del 1900.

La família Delsors havia perdut la seva puixança arran de l'evolució com a propietari rendista de Salvador Delsors i la divisió de les propietats entre els descendents. Per altra banda, els fills botiguers de roba, a finals de segle, ja no podien continuar enriquint-se com ho havia fet el seu pare de la diferència que havia suposat la importació del tèxtil, respecte la producció autòctona artesanal. Pel que fa a la fàbrica de paper, encara avui, a les runes de la fàbrica es coneix entre la gent gran del poble d'Alfara com la fàbrica de Pallarés.

FIGURA 2.2: Propietat i capital de la fàbrica de paper de Navàs: 1863-1900.



3.8.2.2. Les fàbriques petites. La família Escubedo i la família Martí.

A l'epígraf anterior han aparegut nous noms que estaven relacionals d'alguna manera amb la fàbrica de Navàs. Abordarem aquest nou apartat traslladant el punt d'orientació des de la fàbrica, a la societat inversora, fet que, per altra banda, ja hem començat a fer quan explicaven l'evolució del capital de la fàbrica de Navàs durant la segona meitat del s. XIX. Toca parlar ara de les petites noves societats que, partint de l'experiència professional adquirida en fàbriques ja existents (especialment la fàbrica de Navàs), s'uniren amb capital comercial per tirar endavant noves iniciatives un cop les condicions jurisdiccionals ja eren propícies.

Advertim que apareixeran referències creuades a fets i persones que ja han estat esmentats, però serà necessari tornar a referir-s'hi per dotar de sentit el relat basat en una perspectiva personal o patrimonial.

A) La família Escubedo.

La família Escubedo protagonitzarà bona part del desplegament industrial de la dècada central del s. XIX a Alfara. L'Antonio Escubedo arriba amb la seva família, procedent de La Sénia, disposat a accedir a l'explotació de la fàbrica de paper de Navàs²⁷⁷ i l'any 1849 constituí juntament amb Antonio Montesinos, comerciant natural de Cartagena, establert a Tortosa com a estanquer, una societat per construir-hi un altre molí fariner i un martinet per elaborar filferro, aprofitant la demanda que les mateixes fàbriques de la contrada generaven.²⁷⁸

²⁷⁷ AHCTE, fons notarial, Guardiola tort290, 14/4/1856. Sabem que Antonio Escubedo era fabricant de paper de professió, casat a la Sénia amb Lluïsa Barceló. Amb ella tingué, com a mínim a en Joan i Jaume, que, malgrat haver nascut a la Sénia, passaren la seva joventut a Alfara i allí mateix es casaren amb dues germanes d'una família de pagesia terratinent d'Alfara, els Forné. En Joan es casà amb Ana Maria Forné, i dels seus sogres va rebre 1.000 ducats de legítima, en forma de propietats que li serien entregades a la mort dels seus sogres. En canvi, Jaume es casà amb Maria Forné i una llegítima de 24 duros de plata. AHCTE, fons notarial, Francisco Antonio Montserrat tort148 25/4/1847 p. 248 i 25/4/1847 p. 250.

²⁷⁸ AHCTE, fons notarial, Montserrat tort179, 29/10/1849 p. 765

Els negocis del pare el seguiran els fills, Joan i Jaume Escubedo Barceló. En Joan, com a hereu, heretà directament els negocis del seu pare, mentre que Jaume, iniciarà, des de ben aviat el seu propi camí formant la seva pròpia empresa, també en el camp de la molinaria, i que aquí, per no diversificar en excés l'espai d'anàlisi no n'abordarem l'evolució.²⁷⁹

²⁷⁹ Aquesta es podia considerar com la típica inicativa mixta d'empresa que serà el model de la segona meitat del s. XIX. La societat la constituí en Julià Adell Sabater, pagès i propietari del terreny on es construí el molí, Francisco Piñol, propietari d'una drogueria a la vila de Tivenys i Jaume Escubedo com a mestre paperer i persona amb coneixments tècnics per gestionar un molí d'aquelles característiques. Novament trobem qui posa el capital terra i els qui aporten el capital circulant i la mà d'obra, d'origen comercial i industrial. Mentre que els costos de construcció els asumiren a parts iguals, els rendiments se'ls repartien de manera desigual: 5/13 per a Julià Adell (a més de reservar-se 2 hores d'aigua cada 6 dies i la meitat dels fems del corral) i els 8/13 restants, a parts iguals per a Pinyol i Escubedo. Aquesta societat representa un exemple clar de la complementarietat de les explotacions agràries i industrials en un context merament rural.
AHCTE, fons notarial, Francisco Antonio Montserrat tort 191, 28/4/1850.

FIGURA 2.3: Evolució de la propietat i el capital del molí fariner i martinet de coure i ferro del barranc d'Alfara (1849-1860)

	ANY	PROPIETARIS					CAPITAL
Molí fariner	1849		Antonio Escubedo (1/2)		Antonio Montesinos (1/2)		400 duros
	1855		Joan Escubedo (1/2)				800 duros
Molí fariner i martinet	1857		Joan Escubedo (1/3)		Antonio Montesinos (1/3)	Ramon Albesa (1/3)	1.584 duros
	1857		Joan Escubedo (1/6)	Agustí Aixendri (1/6)	Antonio Montesinos (1/3)		
	1860		Joan Escubedo (1/6)	Agustí Aixendri (1/6)	Antonio Montesinos (1/3)	Ramon Albesa (1/6)	José Elorza (1/6)
	1860						1.464 duros

Font: Fons notarial de l'AHCTE. Elaboració pròpia.

La trajectòria de Joan fou més significativa. Assumí la continuació de les explotacions que el seu pare havia realitzat, la fàbrica de Navàs, a més d'adquirir nous arrendaments, com ara el de la fàbrica de Castañer durant la dècada dels anys 50.²⁸⁰ A això, cal afegir que combinà la tasca de mestre paperer amb la de moliner. Amb l'arrendament de la fàbrica de paper d'estrassa de Castañer, Antonio Escubedo aconseguí el permís per construir un petit molí fariner al seu costat, al barranc del molinàs, a canvi de cedir a Castañer un terç dels beneficis.²⁸¹

A partir de la segona meitat de la dècada dels anys 50, en Juan Escubedo inicià el procés de canviar la seva condició d'arrendatari a soci capitalista. Aquesta nova etapa s'inicià quan Joan heretà del seu pare la meitat del capital del molí fariner i martinet contigu²⁸², continuà amb l'adquisició per 800 duros de la fàbrica de paper que havia construït la família Martí al costat del vell molí fariner dels Adells²⁸³ i culminà la dinàmica l'any 1866 entrant com a soci propietari de la fàbrica de Navàs, juntament amb Ramon Escardó, Salvador Jordà i Francisco Lledó.²⁸⁴ Aquest mateix any, Juan ja va vendre la fàbrica paperera de Martí a Ramon Escardó per 3.000 escuts.²⁸⁵

Els diferents protocols que hem pogut localitzar sobre Escubedo va dirigits a intentar refinançar el seu propi deute, en el moment en que es produí la crisi borsària del 1866. Aquest hipotecà les seves propietats a Alfara com a aval de préstecs que adquirí amb la burgesia tortosina. Davant la seva incapacitat de pagar, acabà per vendre les seves propietats i marxà a viure al poble del Rossell, situat a la riba valenciana del riu Sènia.²⁸⁶ Arran de les obligacions hipotecàries d'Escubedo, el seu principal creditor, en Juan Francisco Barjau i Prats, xocolater de Tortosa, s'aproximà a l'univers paperer d'Alfara a mitjans de la dècada dels anys 60 del s. XIX.

²⁸⁰ AHCTE, fons notarial, Francisco Antonio Montserrat tort 191, 27/12/1849.

²⁸¹ AHCTE, fons notarial, Francisco Antonio Montserrat tort 191, 6/4/1850.

²⁸² AHCTE, fons notarial, Francisco Antonio Montserrat tort 276, 10/10/1855.

²⁸³ AHCTE, fons notarial, Arnau tort 372, 31/8/1861. La transacció es feu al 1857 sense escripturar). Aquesta fàbrica no l'explotà ell directament, sinó que la cedí en arrendament a José Elorza, canter natural de Guipúzcoa i instal·lat primer a Barcelona i després, a Tortosa.

²⁸⁴ AHCTE, fons notarial. Jaume Camps, tort 495. 21/04/1866

²⁸⁵ AHCTE, fons notarial. Jaume Camps, tort 495. 2/08/1866

²⁸⁶ AHCTE, fons notarial. Costa, tort 561. 28/3/1868.

B) La família Martí.

Per comprendre l'evolució de la resta de fàbriques, primer cal partir de la distribució de la propietat al barranc del molinàs. Ja s'ha apuntat més amunt com tot aquell vessant de barranc, des del naixement de la font de l'Ullal, fins la desembocadura d'aquelles aigües al barranc de Carles eren propietat de la família Adell, concretament de Mariana Adell, difunta esposa de Francisco Martí, el qual, juntament amb el seu fill Joan, n'esdevingueren hereus.²⁸⁷

En aquella finca, des d'antic, hi havia un molí fariner, el qual ja ha estat també anteriorment esmentat en referència al cafís de blat que pagava a l'ajuntament de Tortosa en reconeixement de la seva jurisdicció. Aquest molí s'alimentava de les aigües de la font de l'Ullal, i des d'allí es derivaven cap a la presa que alimentava, just a l'encreuament d'aquella vessant amb el barranc de Carles, la fàbrica de Navàs.

També hem ressenyat en algun punt anterior com, malgrat la privativa d'un quart d'hora de perímetre de la fàbrica de paper de Navàs, Francisco Martí va vendre durant el Trienni Liberal, concretament al 1823, la part més baixa d'aquella vessant de la seva propietat a Antonio Castañer (de La Riba) i al seu soci, Rafael Mampel (de Beseit), sogre i gendre, paperer i paleta respectivament, junt amb la llicència per construir una sèquia que derivés l'aigua del molí dels Martí cap a la seva nova fàbrica.²⁸⁸

En un segon ordre de coses, cal afegir que existia una segona fàbrica de paper d'estrassa, d'una tina, al costat del vell molí fariner. La primera notícia que en tenim al respecte és la venda que en feu Joan Martí (desconeixem si la feu Joan Martí Adell, o Joan Martí Basco, el seu hereu), a Juan Escubedo, el qual també n'hem abordat àmpliament els detalls, i que posteriorment anà a parar a mans d'Escardó.²⁸⁹ Escardó va aconseguir retenir aquesta petita fàbrica, explotant-la a través d'arrendaments de llarga

²⁸⁷ En Joan Martí Adell (1801-1870), fill de Francisco Martí i Mariana Adell (vivents a finals del s. XVIII), es va casar dos cops: en primeres núpcies, es va casar amb Manuela Basco, amb qui tingué a Joan, José i Manuela Martí i Basco. I amb segones núpcies, es casà amb Paula Adell Membrado, de Xerta, i amb qui tingué Francisco, Benita, Dolores, Mariana, Carmen, Baptista, Joaquim i Joana Martí Adell. Tanmateix, els hereus i continuadors de la seva activitat econòmica foren els seus dos primers fills, Joan i José.

²⁸⁸ AHDT, Fons Governació, capses en foli, num. 1 Maria de Llar, vídua del Dr. Don Pedro Navàs de dicha ciudad contra Antonio Castañer de la Villa de Beceite. Juzgado Real Ordinario de la Ciudad de Tortosa. 1823. num 94. p. 423-425.

²⁸⁹ AHCTE, fons notarial, Costa tort620. 6/10/1870.

durada durant tota la segona meitat del s. XIX, i l'entregà com a llegat del seu patrimoni a la seva filla, Teresa Escardó i Lledó.²⁹⁰ L'últim arrendament de qui tenim constància és el que s'efectuà a Juan Ramon Gimeno, pagès de la vila valenciana de Tariguera i que la va explotar entre el 1880 i 1889. Desconeixem si va estar en funcionament durant gaire temps més, però en tot cas, aquesta petita fàbrica no va sobreviure a la Guerra Civil espanyola, de la mateixa manera que la seva propietària.

Finalment, cal destacar la construcció de l'última gran fàbrica de paper d'Alfara, la coneguda com la *fàbrica gran*. De la mateixa manera que succeí amb la fàbrica de Castañer i amb la fàbrica d'Escubedo, aquesta sorgí d'una escissió de la propietat dels Martí. Aquest cop, la fàbrica es construï al punt més alt de la vessant del barranc del molinàs, rebent l'aigua de la font de l'Ullal gairebé directament des del mateix brollador. L'emplaçament de la fàbrica li fou concedit com a legítima paterna a José Martí Basco per al seu casament amb Simeona Mayor Burjalés, de Xerta, per part del seu pare Joan Martí Adell, amb la condició de construir-hi una nova fàbrica de paper, juntament amb 800 lliures de plata.²⁹¹

Desconeixem quin era el lloc de treball de José Martí abans del matrimoni, però als seus capítols matrimonials ja es definia com a fabricant de paper. Suposem que José Martí Basco aprengué l'ofici treballant per alguna fàbrica de les existents a la contrada, especialment la del seu pare o avi, abans de que aquella fos venuda a Escubedo i a la de Navàs.

Entre el 1861 i el 1866 José Martí Basco erigí una fàbrica de dimensions considerables. Tenia dos pisos i planta baixa, però tenia la voluntat d'ampliar la capacitat de producció existent, que aleshores era d'una sola tina de paper d'estrassa.²⁹² El capital allí invertit ascendia a 2.000 escuts i oferí a Francisco Barjau Prats, el creditor d'Escubedo, la possibilitat de cedir-li la meitat de la propietat de la fàbrica amb una aportació en líquid

²⁹⁰ Teresa Escardó i el seu espòs Isidre Sabaté Caminals realitzaren inventari dels béns llegats pel seu pare i sogre respectivament i la fàbrica apareixia com a part de les propietats cedides. AHCTE, fons notarial, Borràs tort909. 7/9/1884.

²⁹¹ AHCTE, fons notarial. Vilàs, tort 228. 15/11/1853.

²⁹² Creiem que aquesta fàbrica és la que apareix ressenyada a la *Guía fabril e industrial* com la fàbrica de paper d'estrassa d'Antonio Ribé, la qual cosa indica que des del primer moment no només es posà en funcionament, sinó que també s'arrendà. Evidentment aquesta font és merament indicativa ja que cap de les seves descripcions resulta acurada al capital i a les característiques de les indústries aquí analitzades. GIMÉNEZ GUITED, Francisco: *Guía fabril e industrial de España*. (1862). Madrid. Librería Española. p. 152.

que igualés el capital allí invertit en la construcció de la fàbrica. De fet, la situació d'aquella nova instal·lació era immillorable. Era físicament impossible que s'instal·lés alguna altra fàbrica entre el brollador de la font i la pròpia fàbrica, amb el que la puresa de l'aigua estava assegurada. Amb aquesta situació, era lògic que Martí volgués instal·lar un cilindre per fabricar paper blanc i duplicar la capacitat de fabricació de paper d'estrassa amb la instal·lació d'una segona tina.

Barjau accedí a realitzar l'ampliació de capital de l'empresa a finals del 1866.²⁹³ Tanmateix, els 2.000 només foren suficients per a la finalització de les obres. L'adquisició de la maquinària requerí una nova ampliació de capital de 1.000 escuts per part de cada soci, diners que Martí ja no va poder aportar per ell mateix, i que demanà prestat al seu soci. L'any 1869 la societat es va dissoldre, quedant Martí deutor de la considerable quantitat de 2.399 escuts que incloïen tant la part de capital de la societat corresponent al seu soci, com diners prestats en anterioritat a títol personal.²⁹⁴ Amb la dissolució de l'empresa es fixaren un termini de 8 anys, amb fraccions anuals a un interès del 6% per a que el primer soci satisfés al segon tot el què li devia.²⁹⁵

L'incompliment dels terminis per part de Martí respecte el seu soci l'any 1875 portà a l'obertura d'un expedient d'execució hipotecària que, cal recordar, en el present treball ja s'ha emprat com a font per realitzar una aproximació a l'estructura de costos de producció. El procés, com era habitual s'allargà en el temps, i de fet, no es resolgué fins que les parts acordaren que Barjau conservaria la seva part de capital sobre el molí, i el propi Barjau es presentà com a licitador de la part hipotecada de Martí. El dia 28 de setembre del 1877 Martí va perdre qualsevol dret sobre aquella fàbrica.

La *fàbrica gran* d'Alfara havia sofert el mateix destí que la d'Escubedo. El soci capitalista, a través del deute aconseguí apropiat-se de la totalitat del capital de l'empresa, deixant fora el soci impulsor i el que més contacte tenia amb el treball diari

²⁹³ AHCTE, fons notarial. Tallada, tort 516. 18/11/1866.

²⁹⁴ AHCTE, fons notarial. Tallada, tort 542. 14/12/1867

²⁹⁵ Aquesta pràctica és força similar a la descrita per Pere Pascual en el cas de l'apotecari Igualadí Rosés. L'estratègia de Pere Rosés consistia en perllongar durant cert període de temps l'ensalsiada financera dels prestamista, assegurant-se així els interessos creixents i ampliant, en conseqüència, les garanties hipotecàries a mesura que anaven venent els interessos del préstec no percebut. Quan el prestamista ho creia oportú, interposava una demanda executiva contra el deutor. PASCUAL, Pere: "Crèdit hipotecari i acumulació de capital immobiliari. L'exemple del farmacèutic i prestador Francesc de Paula Rosés (1855-1895)" a *Miscelania Aqualentia*, 14. 2011. p. 195

de la fàbrica. Al 20 d'octubre del 1883 Francisco Barjau va vendre la fàbrica a un paperer de Barcelona, Emeteri Garcia Reverté, qui adquirí la fàbrica per 15.000 pts.²⁹⁶

No hi ha dubte, que al voltant de les iniciatives industrials es generà interès per la inversió. L'efecte crida que generà la necessitat de finançament, així com les perspectives d'uns rendiments econòmics fixes i constants derivats dels pagaments dels arrendaments, feu que la burgesia local, regional i fins i tot fornia, hi mostrés interès, ja fos per oferir els seus serveis com a font de finançament, o directament per accedir a la propietat de les diferents fàbriques. Els exemples dels Delsors, els Escardó, Montesinos, o Barjau donaren fe d'aquesta evidència.

Les seves actuacions i interessos s'entrellaçaven al voltant de diferents iniciatives, generant complicitats i lligant els destins de les diferents fàbriques a un capital circulant avalat per les participacions en la propietat de les diferents fàbriques. Això feia que totes les explotacions industrials d'Alfara, ja fossin fàbriques de paper, molins fariners o martinets metal·lúrgics estessin lligats entre si a partir d'acords de finançament, contractes d'arrendament o interessos compartits entre els integrants d'una mateixa empresa o societat.

3.9. Discussió del capítol.

Al llarg del present estudi s'ha treballat diferents qüestions relacionades amb la irrupció de la indústria paperera. En destaquem les següents conclusions:

CONFLICTES JURISDICCIONALS PER L'AIGUA. Aquest serà un dels factors determinants per entendre la irrupció, però també l'endarreriment i fre que tingué la indústria paperera d'Alfara, doncs en determinava l'accés a la força motriu necessària per moure les fàbriques, però també per a l'expansió agrària que s'estava produint a partir de la segona meitat del s. XVIII.

Sobre aquesta qüestió, cal distingir la situació prèvia i posterior al 1827, data clau en el conflicte jurisdiccional d'aquelles aigües. Abans d'aquella data, el conflicte que es generà entre agricultors, industrials, per un costat i el Capítol de Canonges i el Reial Patrimoni (i en menor mesura, el l'ajuntament de Tortosa) per altre. D'ençà les primeres

²⁹⁶ AHCTE, fons notarial. Tallada, tort 897. 20/10/1883

iniciatives d'intensificació dels cultius a mitjans del s. XVIII i d'aprofitament industrial de les aigües del barranc de Carles els poders senyorials posaren la seva atenció sobre les activitats que s'estaven iniciant en aquell punt de vessant catalana dels Ports de Tortosa-Beseit. Fou sobretot el Capítol de Canonges qui, temerós de perdre la font d'energia que movia els seus Molins d'en Comte, va engegar diversos contenciosos per prohibir o limitar el dret dels habitants d'Alfara a accedir a les aigües del barranc de Carles.

Aquestes pugnes superaren l'escala local o corregimental i passaren a instàncies superiors, fet que propicià l'interès per part del Reial Patrimoni pel que estava succeint en aquell lloc. L'administració borbònica, malgrat no poder contradir les proves presentades pel Capítol de Canonges que demostraven la seva jurisdicció sobre les aigües d'Alfara, tenia clar que, a llarg termini, l'objectiu del Reial Patrimoni seria imposar-se com a senyor eminent de les aigües, de la mateixa manera que disposava d'aquesta regalia a tot el Principat. Com a senyor eminent sobre les aigües, el Rei aspirava a ser l'autoritat qui autoritzés l'accés de les aigües, i per tant, a realitzar establiments d'aigües a canvi d'un pagament inicial i un cens anual per elles. Acabats els conflictes a partir del 1827, i sense un resultat clar que puguem determinar amb seguretat, l'impàs de la Primera Guerra Carlina donà pas a una situació en la que el capítol deixà de ser un impediment per a l'accés a les aigües. Amb això, les iniciatives industrials irromperen a partir de la dècada dels anys 50, però sobretot a la dècada dels anys 60 del s. XIX.

LES INFRAESTRUCTURES HIDRÀULIQUES. Darrera dels conflictes de tipus jurisdiccional hi havia la titularitat i els drets d'accés a l'aigua canalitzada. Les aigües naturals difícilment eren aprofitables si no eren degudament canalitzades per facilitar la seva concentració i direcció. La complexitat i els costos que les sèquies tenien, especialment si s'havien de construir sobre orografies complicades, feia que la seva construcció requerís inversions importants que no estaven a l'abast de tothom. Per això, els casos analitzats constituïen exemples d'iniciatives col·lectives de regants o industrials, els quals, un cop realitzada la inversió, es varen mostrar preocupats per limitar-ne l'accés a aquells qui havien col·laborat en el finançament de la seva construcció o en realitzaven tasques de manteniment.

Tanmateix, hem pogut verificar que els períodes convulsos i de desaparició de l'autoritat tradicional, com ara els anys de la Guerra del Francès, foren aprofitats per

part dels propietaris agraris per realitzar petites obres que derivaven part de l'aigua d'aquelles sèquies cap a les seves propietats sense el permís dels constructors. Això tenia efectes perjudicials sobretot per a la indústria paperera, la qual requeria el màxim de cabal a les seves sèquies. Aquesta situació, descrita a partir de l'estudi de la sèquia que construïren els socis de la fàbrica de Navàs, ve determinada per les conseqüències de allò descrit al primer punt d'aquestes conclusions, el de la determinació jurisdiccional de les aigües.

Un estudi de cronologies comparades entre els casos de la Sénia i Alfara, ens ha evidenciat que, una primerenca resolució de la qüestió jurisdiccional facilità el desplegament industrial doncs evitava el perill de que els inversors perdessin el capital fix per culpa de problemes derivats de privatives no resoltes. Així, mentre a la Sénia, els drets senyorials sobre les aigües i les sèquies del riu estaven clars, a Alfara, les primeres iniciatives industrials aparegueren de manera simultània als conflictes jurisdiccionals, i endarrerí, entre altres motius, la proliferació de noves fàbriques de paper fins als anys 50 del s. XIX, perdent així el temps d'auge del sector, situat entre mitjans del s. XVIII i principis del s. XIX.

LA INDÚSTRIA PAPERERA I EL SEU CONTEXT REGIONAL I INTERREGIONAL. La irrupció de la indústria paperera a Alfara de Carles forma part de la dinàmica expansiva que va experimentar la indústria paperera a tot el litoral mediterrani peninsular durant l'últim terç del s. XVIII i principis del s. XIX. La voluntat del govern de reequilibrar les balances comercials va fer que es fixés en aquest sector industrial, ja que, fins aleshores, gran part del paper s'importava especialment de Gènova i també del nord d'Europa. La política il·lustrada incentivà l'aparició de noves iniciatives empresarials mitjançant estímuls fiscals a l'exportació, però sobretot a partir de l'obertura del mercat americà protegit. Malgrat aquests incentius, la indústria paperera resultant continuava estant molt condicionada pels factors de localització industrial: la presència d'aigua, tant com a força motriu de la maquinària com a mitjà de preparació i neteja de la matèria primera (el drap i les soles d'espardenya), l'accés a la matèria primera, ja esmentada, unes condicions logístiques mínimes, tant per a l'arribada de la matèria primera com per a l'exportació del paper i, finalment, la presència de mà d'obra especialitzada.

Tot i que no hem pogut recavar informació sobre quines eren les condicions d'accés a la matèria primera específiques de les fàbriques d'Alfara –si importaven draps i soles

d'espardenya d'altres indrets, o era matèria prima recollida per Tortosa i pobles circumdants-, sí que hem pogut aprofundir sobre l'arribada de mestres paperers. Partint d'un estudi de quin era el sector professional de la població activa d'Alfara a mitjans s. XIX, hem demostrat que, en un context eminentment rural i agropecuari, la mà d'obra especialitzava, és a dir, els mestres paperers, eren bàsicament nouvinguts.

Es tractava de famílies procedents d'altres concentracions industrials pròximes, com les del riu Sènia o les del riu Matarranya (especialment Beseit i Vallderoures), però també de pobles de les concentracions papereres del riu Anoia o del Francolí. Aquesta eventualitat convertiria Alfara en un nucli paperer de segona o tercera generació. Entenem que les mateixes limitacions dels espais per contenir un determinat número de fàbriques, obligà a algunes famílies a emigrar, i guiant-se per l'efecte crida, a ocupar noves fàbriques situades a territoris on no es disposava de mestres paperers amb coneixements específics per dirigir i portar a terme la fabricació d'aquell producte. Això feu que hi hagués una diàspora de mà d'obra especialitzada que instruï a la població dels nous nuclis paperers mitjançant l'aprenentatge pràctic en el dia a dia d'una fàbrica de paper.

La propietat, el capital i la transformació tecnològica. La present investigació ens ha permès verificar quin ha estat l'origen financer de les fàbriques papereres. La fàbrica de Navàs, la més important d'Alfara fou una iniciativa mixta constituïda per un mestre fuster, un comerciant i un advocat. És a dir, un dels socis controlava l'empresa des d'un punt de vista pràctic, i els altres, eren bàsicament inversors capitalistes. A partir d'això, la gestió de les fàbriques d'Alfara funcionaven com les de la resta de Catalunya, a partir d'arrendaments trianuals. Els propietaris tenien responsabilitat limitada sobre el capital fix, especialment la maquinària i les eines corrien a compte i risc de l'arrendatari. Es fixava un lloguer en metàl·lic i, si es donava el cas, també en partides de paper.

La propietat i l'explotació disposaven de dinàmiques autònomes, fins que, arribats als anys 60 del s. XIX, alguns arrendataris, decidiren participar de la propietat, la qual cosa els acabà per arruïnar, ja que en cap cas disposaven del capital circulant necessari per afrontar aquella inversió. El més comú era que entraven a formar part de la propietat, però hipotecant la seva part des del principi, normalment garantint els préstecs oferts per algun altre soci. Normalment, l'escalada de deute, ocasionada per la crisi del sector, l'endarreriment tecnològic i la crisi financera dels anys 60 i 70 provocaren la ruïna del

petit inversor. El capital de les fàbriques acabà en mans de socis inversors procedents del sector comercial, especialment el tèxtil

LES INICIATIVES TARDANES APAREIXEN PER IMITACIÓ. Es tractava de fills de famílies terratinents que disposaven ja de drets d'accés a aigua i que decidiren emprendre pel seu compte la construcció d'una fàbrica. La falta de capital circulant els obligà a caure en mans d'inversors externs, els quals acabaren per acaparar la pràctica totalitat del capital de la fàbrica a través d'execucions hipotecàries derivades dels deutes impagats.

Un exemple d'això fou el de la *fàbrica gran* d'Alfara. Erigida per José Martí, aquest buscà el suport financer de Barjau, esdevenint-ne soci i creditor, fins que el primer, no podent fer front a les càrregues financeres contretes amb el seu soci, acabà per perdre la seva part de la fàbrica.

Un cop el soci realment interessat en la fàbrica perdia la seva participació en la propietat, era habitual que el soci inversor acabés per vendre la fàbrica a algun inversor extern, que, a alçades dels anys 80 del s. XIX, ja eren burgesia o industrials no tortosins, sobretot de Barcelona, dinàmica que també s'ha pogut evidenciar en altres sectors diferents als de la indústria paperera.

Els requeriments d'inversors externs venien donats per les necessitats de capital circulant que eren especialment importants en sectors com el paperer. S'ha constatat que la indústria paperera era, per imperatiu de la força motriu, una indústria estacional, i on el preu de la matèria primera feia que la disponibilitat d'efectiu fos necessari en tot moment per a que la producció no s'estanqués.

CAPÍTOL 4: BURGESIA I ENCAIX COMERCIAL DE LES TERRES DE L'EBRE (1750-1820).

4.1. Objectius de l'estudi del comportament burgés ebrenç durant les acaballes de l'Antic Règim.

Els dos capítols anteriors han tingut una orientació eminentment industrial. Falta però, girar la vista cap als subjectes, no tant des del punt de vista familiar, que es farà en pròxims capítols, sinó com a subjectes inversors. Veure les dificultats que havien manifestat, no tant els mestres seders –els quals no van saber mantenir els nivells de producció i a la vegada deixar penetrar el capital comercial a la seva activitat per modernitzar-se–, sinó els inversors paperers per consolidar el capital de les fàbriques, generà un qüestionament de la tradició inversora de la classe dedicada al comerç de la regió meridional de Catalunya.

Multitud d'estudis, al capdavant dels quals es troba *La Catalunya dins l'Espanya moderna* de Pierre Vilar, posen èmfasi en la reorientació industrial del capital comercial generat durant el període de creixement demogràfic, agrari i protoindustrial que havia protagonitzat el Principat des de mitjans s. XVII, però que revifà amb força un cop acabada la Guerra de Successió. La pregunta d'entrada, doncs, era preguntar-se quin havia estat el comportament de la burgesia comercial de les Terres de l'Ebre, saber si havia estat possible realitzar acumulacions de capital comparable a les de la resta de Catalunya, i en el seu cas, quin fou l'horitzó inversor.

Tals qüestions, davant la impossibilitat de realitzar un estudi exhaustiu de cas per cas i front l'escassetat documental del període, caldrà utilitzar estudis de cas i documentació de terceres parts que tingueren contacte o relació amb aquella classe comercial que ens ha arribat tant oculta i que ha passat tant desapercebuda per la historiografia del territori.

La investigació d'aquest apartat s'orientarà en analitzar les perspectives de negoci que existien al territori i quins col·lectius foren els que les explotaren. Bàsicament, ens referirem als arrendaments de diverses jurisdiccions: la senyorial (amb l'explotació de les rendes de l'Ordre de l'Hospital, ubicat especialment a les actuals comarques de la Ribera d'Ebre, la Terra Alta i la part més meridional del Montsià), les rendes del Reial Patrimoni, les rendes eclesiàstiques, concretament, la col·lecta de la novena decimal de la diòcesi de Tortosa i, finalment, els arrendaments de propis i arbitris de la pròpia ciutat

de Tortosa. Tot plegat ens oferirà una visió representativa sobre quin volum de rendes podien extreure's del territori, qui se'n beneficiava i si aquestes rendes d'origen senyorial, foren susceptibles, o no, de ser reinvertides sobre el territori i sota quin sector econòmic.

4.2. Un nou model agrari capitalista a la segona meitat del segle XVIII.

En aquest epígraf presentarem els resultats de les investigacions realitzades en el marc dels arrendaments dels drets senyorials, com a formula d'integració de la renda feudal i el capitalisme comercial. L'autoria i les regions que assimilin aquesta nova orientació agrària, creiem, seran les que obtindran un posicionament econòmicament dominant durant les successives dècades, i que, alhora, aconseguiran amassar un capital circulant capaç de finançar una arrencada industrial durant el s. XIX.

4.2.1. El marc cronològic i conceptual dels arrendaments.

La historiografia està d'acord en afirmar que el segle XVIII constitueix una centúria d'expansió i superació de la crisi econòmica del s. XVII. El creixement demogràfic anà acompanyat d'una expansió agrària sense precedents que ultrapassà les fronteres de producció fins aleshores establertes, gràcies a un creixement tant quantitatiu (en hectàrees en explotació) com qualitatiu, amb la introducció de millores en la productivitat que passen per l'extensió del reg, la introducció de cultius renitrificants de la terra en substitució del guaret i l'aplicació de forma generalitzada dels adobs gràcies a un creixement de la ramaderia.

Tals condicions, comunes a tota l'Europa occidental, es van asseure sobre unes relacions de producció feudals, i que tingueren com a resultat una conjuntura de preus alcista, tant pel que afecta al preu dels cereals com al dels arrendaments dels drets senyorials i de la renda agrària en general. Aquesta conjuntura alcista, posicionà al món rural en unes perspectives de guany sense precedents que va atreure onades d'inversió. Aquest nou context que Kriedte situa a Anglaterra i França, assoliren proporcions que arribaren a duplicar o fins i tot triplicar el preu dels arrendaments entre 1730 i 1739, i

1780-1789;²⁹⁷ a Catalunya, Vilar parla de la segona meitat del s. XVIII d'*una alça que no es fa mai enrera*.²⁹⁸ De fet, Vilar defensa que fins al 1774, els preus del blat responia a moviments cíclics d'ascens i descens, però a partir d'aquesta data, irromp una alça de preus de llarga durada. És en aquest moment on els arrendaments s'intensifiquen davant d'una conjuntura alcista de preus del blat a la capital catalana.

Aquesta conjuntura favorable, acompanyada pel decret de lliure comerç amb Amèrica (1778) es convertí en tot un revusiu per a l'economia catalana, la qual consolidà la seva expansió comercial per terreny peninsular mitjançant la progressiva conquesta de mercats, tant litorals com interiors.²⁹⁹ L'espai que més estudis ha generat, és sens cap mena de dubte, la presència catalana a l'Aragó, possiblement gràcies al fet de que es disposa molta documentació, amb fons excepcionals com els de la família Cortadellas, custodiat a l'Arxiu Històric de Tarragona, així com d'altres companyies que mantingueren presència a l'Aragó durant les últimes dècades de l'Antic Règim.

Segons Gómez Zorraquino, el gran moment de la presència catalana a l'Aragó, cal situar-lo entre el 1770 i 1808, cronologia durant la qual, s'organitzaren diferents companyies (algunes, com la Cortadellas, ja feia temps que existien) i que arribaren al zènit de la seva activitat. L'autor classifica la presència catalana a l'Aragó mitjançant *grupos*, sent els més destacats el grup Cortadellas, el Grup Grosés, el grup Castaño, el grup García-Molas, el grup Cos i el grup Iglesias. El concepte de grup és encertat, doncs inclou tant una perspectiva familiar, com una perspectiva empresarial, de companyia comanditària. Familiar, perquè es tracta de diversos membres emparentats entre ells fruit dels propis interessos econòmics i els lligams establerts entre les diferents iniciatives empresarials, i una perspectiva de companyia, degut al fet de que contrasta amb un comportament de la burgesia autòctona aragonesa que l'autor qualifica d'individualista.³⁰⁰

²⁹⁷ KRIEDTE, Peter: *Feudalismo Tardío y capital mercantil* (1987). Crítica. Barcelona. p. 140-141

²⁹⁸ VILAR, Pierre: *Catalunya dins l'Espanya moderna* (1987). Barcelona. Edicions 62. p. 446

²⁹⁹ Sobre el paper del comerç català al mercat peninsular, veure els múltiples estudis sobre mercats i transports terrestres d'Assupta Muset. Especialment, *Traginers i negociants de Copons (s.XVIII)* (2004). Barcelona. Pòrtic, o *Catalunya i el comerç peninsular al segle XVIII* (1994). Universitat de Barcelona. i alguns articles com "Els transports per terra entre Catalunya i la resta de regions espanyoles al segle XVIII" a *Recerques*, 31. 1995. "La conquesta del mercat peninsular durant la segona meitat del segle XVIII" a *Pedralbes*, 8,1. 1988

³⁰⁰ GÓMEZ ZORRAQUINO, José Ignacio: "La burguesía mercantil catalana y su presencia en Aragón (1770-1808) a *Pedralbes*, 8, 1. 1988 p. 405-406 i 411-412.

Segons el mateix autor, aquests grups empresarials exercien bàsicament dues activitats principals: la intermediació comercial (compra-venda de productes) i l'arrendament de rendes senyoriales i la transformació de les mateixes en capital mercantil susceptible de ser invertit en noves activitats econòmiques. El treball que tot seguit iniciarem, consisteix, a grans trets a analitzar des d'aquesta perspectiva el grau de similitut i de diferències existents entre l'arribada d'aquest capital mercantil a la Catalunya meridional i als estudis comentats de l'Aragó

Pel que fa al moviment de preus dels arrendaments, Vilar realitzà 12 prospeccions sobre l'evolució de preus d'arrendaments del Reial Patrimoni de diferents contextos regionals i econòmics del Principat i sobre el qual calculà un índex 100 en base a la situació dels preus del període 1726-1741 i el comparà amb l'índex mitjà de sis preus agrícoles.³⁰¹

Amb aquest càlcul, l'autor arribà a la conclusió de que l'alça dels ingressos senyoriales s'ubicà cronològicament entre el 1760 i el 1780, tot situant-se entre el 310 i el 320% respecte el 1726, l'any que pren com a base. Això repercutia igualment en una alça dels preus d'adjudicació de les subhastes dels arrendaments del Reial Patrimoni que més endavant analitzarem. En l'àmbit senyorial, l'estudi dels ingressos senyoriales de la casa dels Medinaceli ratifiquen la cronologia de Vilar situant la fase de creixement entre 1770 i 1779.³⁰²

A partir de la dècada dels 80 del s. XVIII, la percepció de la renda agrària entrà en crisi, tant des del punt de vista de la producció com de la mateixa percepció de la pròpia renda (amb casos de frau), fet que es veurà agreujat pel parèntesi de la Guerra del Francès. Tal condició marcà la crisi de la simbiosi entre el model de percepció de la renda feudal i el capitalisme comercial. Els esdeveniments de la Revolució liberal i les transformacions ideològiques, jurídiques i econòmiques portaren a la vella burgesia

³⁰¹ Ibid. P. 523-537

³⁰² CAMINAL, Montserrat; CANALES, Esteban; SOLÀ, Àngels i TORRAS, Jaume: "Moviment de l'ingrés senyorial a Catalunya (1770-1835). Els arrendaments de la casa de Medinaceli" a *Recerques* num. 8. 1978. p. 58-62.

No podem precisar el grau de creixement de l'índex d'ingressos procedents de les rendes feudals per comparar-ho amb les xifres que proposa Vilar, ja que les dades ofertes pels autors s'inicien al 1770 i prenen com a anys de base de l'índex 100 al quinquenni 1801-1805, és a dir, utilitzen una referència *posquem*, mentre que Vilar utilitza com a anys de base els de l'inici de la sèrie de dades. Tanmateix, la projecció de la gràfica insinua un traçat creixent que arrenca des de les dècades centrals del s. XVIII i que correspon a les conclusions projectades per Vilar al Reial Patrimoni.

arrendatària a noves concepcions de negoci agrari basat amb la plena propietat i els contractes emfitèutics.

A l'Aragó, un dels principals àmbits d'explotació de les companyies arrendatàries de drets feudals que s'abordaran en el present estudi, foren vistes com un pas més de la projecció exterior de les seves inversions, especialment si atenem el procés d'expansió d'una empresa com la dels Cortadellas i la Companyia d'Aragó a partir del 1770.³⁰³ En canvi, societats capitalistes com la dels comerciants d'Altafulla, que més endavant n'estudiarem els comptes, es guiaren més pel factor de confiança i de l'espai de negoci conegut, ja que, malgrat la multiplicitat d'arrendaments que explotaren, els drets corresponien a un ventall reduït de senyorijs, com ara l'Ordre de Sant Juan de Jerusalem o la mitra lleidatana.

Els comerciants d'Altafulla, constitueixen part, segons Rovira, del grup generacional de la *culminació*.³⁰⁴ Aquest qualificatiu respon a una classificació arbitrària ideada per aquest autor, però objectivament útil per tal de visualitzar els estadis de capitalització de la nova agricultura sorgida del redreç del camp català de la primera meitat del s. XVIII. Aquests comerciants i a la vegada propietaris, sorgeixen d'una o dues generacions anteriors guiades per una agricultura vitivinícola d'exportació internacional que procurà franges de beneficis acumulatius invertits tant en comerç com en propietat immobiliària rural i urbana, actius, en definitiva, multiplicadors dels rendiments de les inversions. Les noves generacions, simplement, continuaren el negoci però a una escala cada cop superior, en funció d'un volum de capital disponible incrementat durant anys de forma progressiva i sostinguda.

Entre les seves activitats destacava l'arrendament de drets senyoriais a diversos territoris de Catalunya i Aragó. Tal activitat no era pas més que l'engrandiment d'un negoci que des de feia temps formava part de l'univers inversor de la burgesia, el de la terra, i sobre la qual es forçà les transformacions de camp dirigides cap a la comercialització.

³⁰³ PÉREZ SARRIÓN, Guillermo: "Capital comercial catalán y periferiarización aragonesa en el siglo XVIII. Los Cortadellas y la Compañía de Aragón" a *Pedralves: revista d'història moderna* num. 4. 1984.

³⁰⁴ ROVIRA GÓMEZ, Salvador-J: "Los comerciantes de Altafulla: segunda mitad del s. XVIII" a *Estudis Altafullencs* num. 2 (1978). Altafulla. Centre d'Estudis d'Altafulla. P. 30-31

Des de l'òptica capitalista, l'arrendament de drets senyorials, oferia un seguit d'avantatges que s'amaguen al darrera de l'èxit del nou model.

En primer lloc hi ha el preu. L'arrendament de drets era barat, sobretot si ho comparem amb el preu que suposaria adquirir en propietat o en forma de contractes emfitèutics extensions de terres que sovint són termes municipals sencers. En segon lloc, el lloguer dels drets permet entendre la terra com un negoci a curt termini, pel que el seu cost o el preu del lloguer dels drets era prefigurat com el capital aportat a fraccions d'un total entre els diferents socis. En tercer lloc, el capital invertit en l'adquisició dels drets responia a volums de capital assumibles per a la seva potencialitat econòmica ja que els arrendaments no solien anar més enllà de 5 anys, fet que, a la vegada, contenia els riscos d'un possible fracàs de l'empresa. I, per últim, les societats arrendatàries aprofitaven les estructures de producció i distribució existents a cada territori, i es limitaven a introduir petites modificacions que permetien a l'empresa assumir el control de la producció, emmagatzemar-la i exporta-la al moment més adient.

En funció dels drets senyorials que adquirien, podien incidir més o menys en la producció. Sovint controlaven una petita part de la producció (delmes o censos, per exemple), però aconseguien una posició dominant al mercat de la regió gràcies als avantatges de preu que podien oferir als productors derivada d'una exportació a gran escala. Per a que tot això fos possible, la companyia establia perceptors als nuclis de mercat regional, sovint eren els propis capitalistes interessats en alguna fracció de l'empresa d'arrendament dels drets, i aquests organitzaven des del mateix territori l'extracció de la producció.

Llogaven cases, magatzems i serveis de transport (terrestre, marítim o, en el cas de l'Ebre, fluvial) de manera que es convertien en l'eix de l'activitat econòmica de la regió i exercien efecte mirall sobre la població local. Si els productors autòctons no sotmesos a la jurisdicció adquirida pels capitalistes veien que aquells exportaven blat, vi o seda, aquell productor s'esforçava per oferir aquell producte que tindria sortida fàcil al seu mercat i un preu avantatjós. Aquest efecte acabà per especialitzar agrícolament i industrial regions senceres que fins aleshores produïen per subsistir.

L'altra cara de la moneda serà, com veurem, la suplantació econòmica de l'oligarquia autòctona. Les elits burgeses locals, si volien continuar jugant un paper dominant sobre l'activitat econòmica de la seva regió s'hauran d'integrar sobre la nova realitat i

convertir-se en agents directes o indirectes dels nous *senyors* de la contrada. Tal condició els induí a realitzar un rol subaltern, que si bé els procurarà un volum de beneficis acceptable, també els apartarà de tota iniciativa personal comparable a la dels comerciants colonitzadors d'aquella regió. Tal cosa és la que succeí, a l'entendre del qui escriu, entre les elits de les Terres de l'Ebre.

4.3. Els comerciants d'Altafulla. Un model de societat d'arrendaments senyorials.

4.3.1. La font i l'arquitectura social de l'empresa.

La font que em utilitzat per apropar-nos a la realitat d'aquesta companyia és un llibre de comptes que es divideix en dos moments diferenciats, i identificats per les formes de portar una comptabilitat i que varien substancialment entre elles.³⁰⁵

El primer moment, reflexa els comptes haguts entre el 1764 i 1770, primers anys d'explotació dels arrendaments dels drets senyorials d'Ulldecona, Bujaraloz i Barbastre. En aquesta primera etapa es varen portar dos tipus de balanços en el si de la companyia: els primers eren *de tipus personal*.

Cadascun dels socis capitalistes, així com els diferents responsables dels arrendaments amb una vinculació d'assalariats de la Companyia, tenien cadascú d'ells obert un compte amb la companyia, on Josep Garcia, el soci qui feia les funcions de comptable, hi reflectia l'actiu i passiu de cadascú d'ells, en funció de les seves activitats, els diners, mercaderies i activitats de transport que sobre cadascú d'ells requeia. Això significava que cada soci era personalment responsable de les mercaderies que obtenia de l'explotació dels arrendaments, de manera que al finalitzar la societat els beneficis resultants havien de quedar distribuïts d'acord amb la proporció de capital aportat o pel salari acordat amb els socis capitalistes, i no en funció dels rendiments que cada soci era capaç extreure amb la seva habilitat en la gestió de les exportacions.

³⁰⁵ AHCB, fons comercial. *Companyia arrendatària de fruits: Ulldecona, Bujaraloz, Barbastre, Calataiud, Casp, Amposta i Gandesa (1764-1773)*. B191. Aquest llibre de comtes, ja ha estat treballat de manera monogràfica per FELIU, Gaspar: "El negocio de los arrendamientos de rentas señoriales: examen de un libro de cuentas" a *Revista Historia económica*, III, 1. 1985.

Les participacions es comptabilitzen en fraccions de tots els anys sobre els que la companyia tenia dret a un determinat arrendament. L'estructura de participació en el capital de la companyia era el següent:

TAULA 3.1: Composició social de la companyia arrendatària de fruits (1764-1769)

Arrendament	Soci	Participació al capital
Ulldecona 1764/1765/1766	Jaume Palau	
	Molas	1/3
	Josep Bover	1/3
	Josep Garcia	1/3
Ulldecona 1767/1768/1769/1770	Josep Garcia	6/19
	Jaume Palau	4/19
	Josep Bover	4/19
	Manuel Garcia	3/19
	Josep Llagostera	2/19
Bujaraloz 1767/1768/1769	Josep Garcia	6/19
	Jaume Palau	4/19
	Josep Bover	4/19
	Manuel Garcia	3/19
	Josep Llagostera	2/19
Barbastro 1767/1768/1769	Josep Garcia	6/19
	Jaume Palau	4/19
	Josep Bover	4/19
	Manuel Garcia	3/19
	Josep Llagostera	2/19

Nota: En Jaume Palau Molas, en Josep Garcia i Manuel Garcia eren membres del Grup Garcia Molas que Gómez Zoraquino enumera en el seu treball sobre les companyies comercials catalanes a l'Aragó. GÓMEZ ZORAQUINO, José Ignacio: "La burguesía mercantil catalana y su presencia en Aragón" a Pedralves, 8,1. 1988. p. 406.

Font: AHcB, fons comercial. *Companyia arrendatària de fruits: Ulldecona, Bujaraloz, Barbastro, Calataiud, Casp, Amposta i Gandesa (1764-1773)*. B191. Elaboració pròpia.

La segona etapa es caracteritzà per una refundació de la companyia arran de l'ampliació dels arrendaments gestionats pels mateixos; s'incorporà els arrendaments de Casp i Calaceit, a Aragó (abandonant Barbastro i Bujaraloz), i a Catalunya, s'abandonà Ulldecona, i s'incorporà els drets de la Castellania d'Amposta (que incloïa els drets sobre la batllia de Miravet, Corbera d'Ebre, l'Algàs i la Pobla de Massaluca) i les viles de Gandesa, Benissanet, el Pinell de Brai, el Ginestar i Rasquera. L'explotació d'aquests arrendaments es produí entre l'any 1770 i el 1773.³⁰⁶

³⁰⁶ Sobre la naturalesa dels arrendaments de la comanda de Sant Joan, i les pràctiques, en aquell cas, de la família Cortadellas pel que fa a l'arrendament de les mateixes, comptem amb una publicació que exposa

Aquesta transformació de la companyia comportà canvis, tant a nivell organitzatiu com en l'estructura del capital. A partir d'aquest moment l'estructura de capital es simplificà moltíssim, ja que el negoci era considerat comú, independentment de a quin soci anés vinculat un determinat arrendament, a quin lloc es trobés, o quina cronologia abraqués. Aquesta renovació s'aconseguí, gràcies al fet d'abandonar els antics arrendaments i començar de bell nou amb els comptes a zero.³⁰⁷

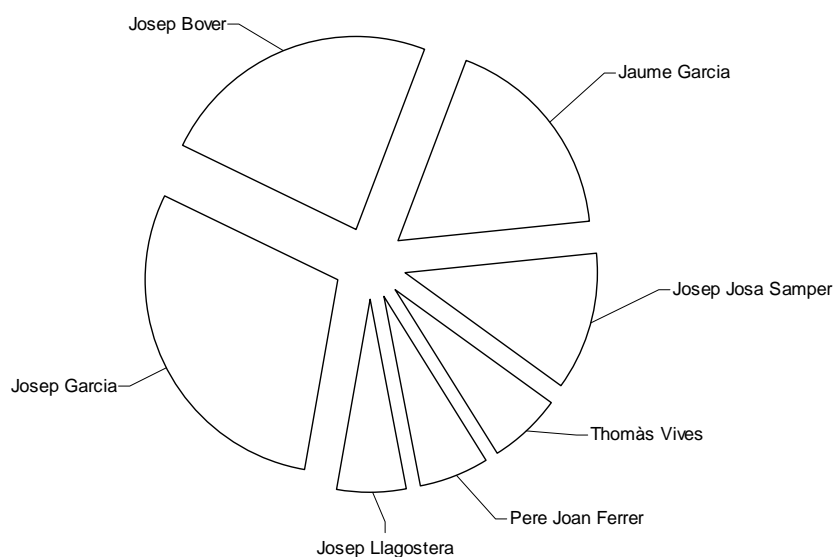
Una altra característica d'aquest nou període fou la incorporació com a socis capitalistes a persones procedents de les localitats sobre les que la companyia tenia drets d'arrendament. Aquesta maniobra possibilitava una major adequació dels negocis sobre cada territori i, a la vegada, s'absorbia l'activitat comercial que aquell soci realitzava actuant autònomament com un actiu més dels beneficis conjunts de la companyia. Això va donar com a resultat una considerable diversificació de les activitats de la companyia: comerç de cereals, olis, comerç de seda i canem, fabricació de teixits i producció de vins i aiguardents.

A nivell de la comptabilitat, l'ampliació dels socis i la fragmentació del capital els impulsà a modernitzar els comptes i gestionar els balanços de forma anual, tasca de la que s'encarregava *el col·lector* o responsable de cada explotació.

un estudi de cas de la vila de Miravet. VINAIXA, Joan Ramon: *Miravet. Un poble de l'Ebre català a la fi del segle XVIII* (1999). Tarragona. Diputació de Tarragona. P. 93-98.

³⁰⁷ Feliu també estructura en diferents parts el llibre de comptes i, malgrat que ell el divideix de manera tripartita, de la mateixa manera que nosaltres admet que la complexitat de la primera fase es manifestava per la gran diversitat de partides a *l'haver*: anticipaments, pagaments fets en no dels socis, quantitats de productes retirats pels socis i despeses dels arrendaments que no s'havien fet constar en els comptes espècifics, deutes no liquidats, etc. FELIU, Gaspar: "El negocio de los arrendamientos de rentas señoriales: examen de un libro de cuentas" a *Revista Historia económica*, III, 1. 1985. p. 33-34

GRÀFIC 3.1: Estructura del repartiment comanditari de la Companyia arrendatària de fruits (1770-1773)



Font: AHcB, fons comercial. B191. Elaboració pròpia.

4.3.2. Els models de contracte d'arrendament.

Els comerciants dels arrendaments que aquí s'exposen constituïen agrupacions, que malgrat no constituir una companyia *de facto*, si que actuaven com a tals. Cadascun d'ells intervenia sobre els drets d'algunes de les grans comandes senyorials de Catalunya i especialment d'Aragó i entre ells es designaven com a avals necessaris per tirar-ho endavant, a més d'hipotecar totes les seves propietats com a garantia.

Aquests comerciants accedien, segons Rovira, als següents arrendaments: els drets de l'Ordre de Sant Joan de Jerusalem, als delmes, censos i primícies de dignitats eclesiàstiques (especialment de la mitra lleidatana, en els casos de comerciants aquí contemplats), a rendes senyorials menors i molt concretes o bé als béns dels municipis i particulars.³⁰⁸ L'ordre de la importància en allò que afecta el preu i, per tant, el volum de rendes que comporten per aquella companyia, ens obliga a fixar-nos amb els arrendaments de les ordres militars.

³⁰⁸ ROVIRA: "Los comerciantes de Altafulla..." p. 30-31.

Els arrendaments s'estructuraven d'una manera força simple, encara que aquestes depenien del grau de control que el senyor exercia sobre una determinada comanda. Per exemple, a l'arrendament que aconseguí Josep Garcia Alegret sobre la batllia de Miravet, al comanador de la Castellania d'Amposta i de l'ordre de Sant Joan de Jerusalem, s'exposa una simple formula jurídica de *totes les rendes, drets, i utilitats de la Batllia de Miravet, els seus llocs, membres i agregats*.³⁰⁹ Anota el termini de 3 anys (amb un més voluntari) i el preu anual de 7.192 lliures jaqueses pagades al Gran Castellà de l'Ordre o Prior en dos terminis el dia de Nadal i el dia de Sant Joan de juny.³¹⁰

D'altres arrendaments donen informació més detallada sobre els llocs als qui l'arrendador assumeix drets. Normalment l'estructura de la concessió es basava en llocs, determinats per l'extensió municipal subdividits en termes o accidents geogràfics que en delimitaven les terres, dels quals s'enumerava els que entraven a l'arrendament i els que es reservava el comanador de l'ordre

Les zones amb antics dominis senyorials i d'ordres militars esdevenen objectius prioritaris per a les onades de colonització comercial. Són drets d'abast ampli, i de senyoriu reconegut i unificat. Això facilitava moltíssim la consecució d'acords de tipus jurídic com ara els arrendaments. Per un costat, el senyor es deslliurava de les obligacions de control i cobrament de les rendes en espècie, i per altre, n'obtenia unes quantitats en moneda regularment distribuïdes durant els anys i que consideraven justes pels drets senyorials que cedeixen. En canvi, els arrendataris, ja sigui de forma individual o en forma de companyia, obtenen uns rendiments més elevats gràcies a un control i una implicació directa sobre el territori arrendat, la qual cosa n'impulsava transformacions i l'aplicació de cultius destinats a la demanda del mercat i a l'exportació.

³⁰⁹ Sobre l'arrendament de les rendes de Miravet, Vinaixa apunta que cal distingir diversos moments: entre principis del s. XVIII i el 1779, els arrendaments es fan sobre la *Batllia de Miravet*, que incloïa les rendes de 9 poblacions. La divisió administrativa de la Batllia va desaparèixer un cop va morir el Gran Castellà, fra Vicente de la Figuera, i a partir d'aleshores, l'antiga Batllia de l'Ordre de Sant Joan es dividí en 5 comandes diferents, del les quals, la *Comanda de Miravet* n'era una i únicament incloïa 3 de les antigues 9 poblacions: Miravet, Ginestar i Rasquera.

VINAIXA MIRÓ, Joan Ramon: *Miravet. Un poble de l'Ebre català a la fi del s. XVIII* (1999). Tarragona. Diputació de Tarragona. p. 77 i 93.

³¹⁰ AHT, fons registral. Registre de Tarragona, top 10. Índex General d'Altafulla (21) fol. 2 i 2v.

Els beneficis agraris resultaven molt superiors als preus dels arrendament i totes aquelles plusvàlues no s'inverteixen sobre el territori, sinó que són reinvertides en successives operacions comercials dels arrendataris, del lloc on siguin.

4.3.3. Activitat i implantació regional. Apunts comparatius amb la companyia d'Aragó.³¹¹

L'activitat desenvolupada per les companyies arrendatàries anava molt més enllà de la simple recol·lecció i exportació dels fruits que produïa un determinat senyoriu, consistia en la reconversió de tot el teixit econòmic d'un territori per orientar-lo a l'exportació.

La companyia designava a un dels socis o a un assalariat i aquest s'instal·lava amb la seva família al principal nucli de població de la comarca en qüestió. Per exemple, quan es tenien els drets senyorials de Miravet, el col·lector de la companyia es situà a Benissanet. Des del nucli de població, s'acumulaven els fruits i s'utilitzava l'estructura logística tradicional de la contrada per organitzar la concentració de les collites i exportar-les de la manera més eficient possible. En els casos dels arrendaments de l'Ebre, les collites de cereals es concentraven a magatzems llogats per la companyia i s'exportaven per via fluvial cap a Tortosa on eren pesats i mesurats i passaven la corresponent fiscalització abans de ser exportats per mar cap als principals nuclis de població costera, ja siguin catalans o valencians.

Com a contrapunt comparatiu, utilitzarem el conegut fons de la Companyia d'Aragó (coneguda també com la companyia de Calaf o l'empresa dels Cortadellas), el fons de la qual s'ha conservat a l'Arxiu Històric de Tarragona.

Donada la gran varietat d'inversions que realitzava l'empresa de la família Cortadellas, nosaltres hem seleccionat un llibre de comptes de les operacions comercials en cereals a la ribera de l'Ebre.³¹² Ens és especialment útil, donat que en molts casos, aquesta

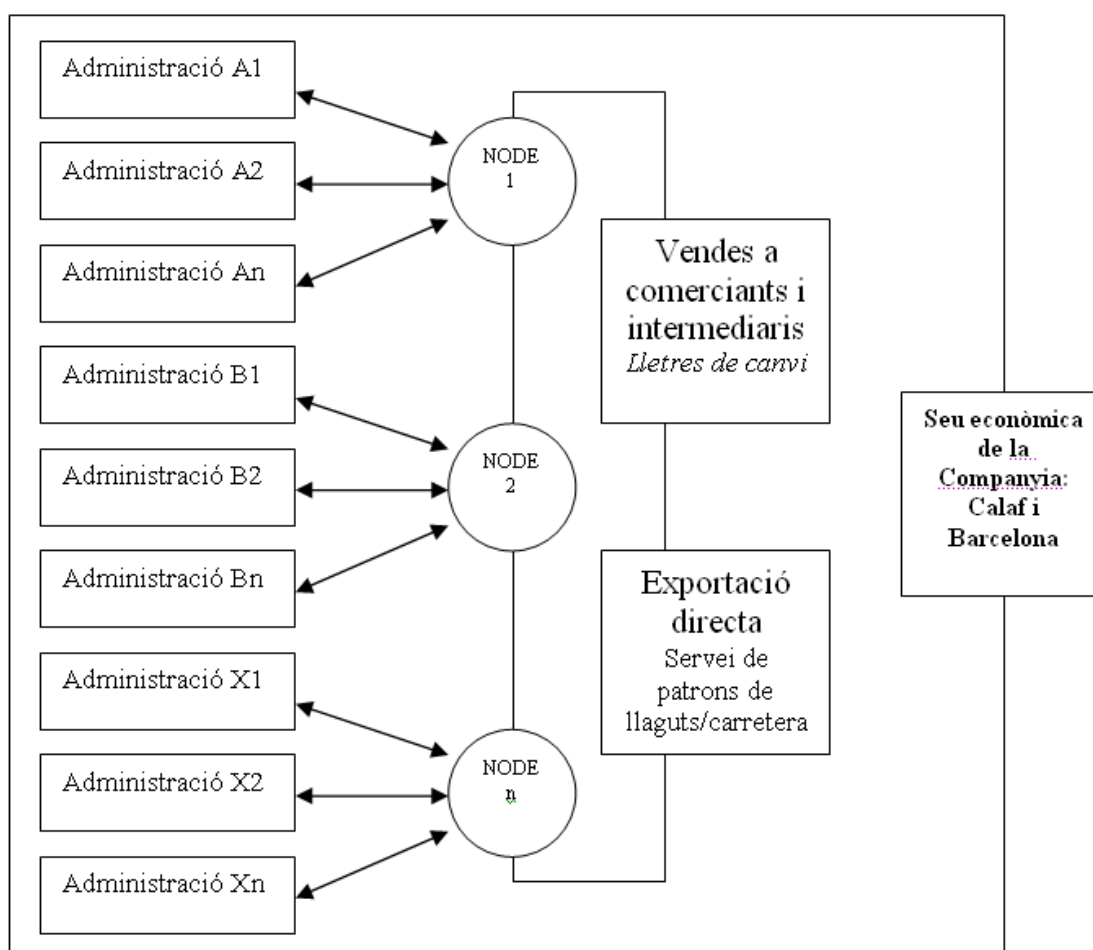
³¹¹ Una síntesi d'aquest apartat ha estat presentat en forma de comunicació al IX Congrés de la CCEPC *Després de les Noves Plantes: canvis i continuïtats a les Terres de parla catalana*. Cervera 21 i 22 de febrer del 2014, sota el títol "La burguesia de les Terres de l'Ebre en el marc de les companyies arrendatàries i comercials de les acaballes de l'Antic Règim".

³¹² AHT, fons comercial. La companyia d'Aragó, C17. *Vendas de la Rivera de Ebro desde las de 1778, a las de 1792 inclusive i es lo ultim. Resumen*. [sic].

empresa esdevingué la successora en molts d'arrendaments de la companyia de comerciants d'Altafulla.

La font que hem escollit ens és especialment útil, ja que, malgrat no tenir una comptabilitat tant clara i ben definida com la d'Altafulla, ens insinua una arquitectura empresarial molt més complexa i detallada, amb el que podem predefinir-ne el model de gestió. L'anàlisi i l'observació atempta del contingut del llibre de la comptabilitat ens porta a pensar que el funcionament de les explotacions era quelcom similar a el següent corquis:

FIGURA 3.1: Model explicatiu de l'explotació comercial dels arrendaments cerealístics de la Companyia d'Aragó (1780-1792)



Font: AHT, fons comercial. La companyia d'Aragó, C17. *Vendas de la Rivera de Ebro desde las de 1778, a las de 1792 inclusive i es lo ultim. Resumen.* Elaboració pròpia

La base de l'organització de la companyia ve determinada per dos factors principals: la ubicació dels arrendaments i els punts de concentració logística i exportació. El control dels arrendaments eren les administracions. A jutjar per com ho presenta la documentació, les administracions eren les unitats individuals d'explotació i com a tal, tenien balanços propis.³¹³ Els comptes de les administracions, gestionades per la figura del col·lector comptabilitzaven els volums de producció i els costos derivats del seu transport als punts de concentració, que per motius pràctics anomenarem *nodes*.³¹⁴ Creiem que els nodes eren els nuclis d'actuació i direcció de la Companyia sobre el territori d'actuació. Des d'allí, personatges com Francesc o Josep Cortadellas, Pere Vallès o Isidre Bosch realitzaven les vendes. Aquests punts eren principalment Mequinença i Masos de Mora, i, pensem que Tortosa també ho era. Sobre aquests territoris, la Companyia no tenia arrendaments, però sí que adquiria llocs d'emmagatzematge com ara graners o sitges i també els habitatges dels representants de la Companyia.

Un cop la producció de les administracions era emmagatzemada als nodes i es produïen les vendes, els balanços de cada administració es tancaven, fet pel que considerem les administracions com a unitats autogestionables. A les vendes es discernia quina procedència entre totes les administracions tenia la mercaderia venuda, i creiem –ja que en cap cas la documentació emet aquesta valoració– que això es devia a la necessitat de controlar els preus i els costos per contrastar-ho amb els marges de beneficis radicats a partir del preu dels arrendaments.

Entre el passiu de les administració es contemplava la gestió de l'arrendament, les despeses de personal, les despeses de transport, les de mesuratge i emmagatzematge. A partir d'aquí s'establí un preu de mercat.

L'elecció del posicionament dels nodes era de suma importància i incidirà de forma directa en la pèrdua de pes específic de Tortosa sobre els territoris de la regió septentrional del seu corregiment, doncs situava els altres nodes al nivell i amb equitat

³¹³ Argavieso, Monzón, Huesca, Albalate de Cinca, Ballobar, Alcolea, Vinaced, Yelsa, Mallen, Lagunarota, Ascó, Horta de Sant Joan, Miravet i Uldecona.

³¹⁴ Gaspar Feliu, en el seu estudi sobre la companyia arrendatària d'Altafulla, destaca per sobre la resta la figura del col·lector. Per a ell, eren socis locals (capitalistes o assalariats), coneixedors de la població i dels drets que s'havien de pagar, i que, per tant, d'ells depenia el bon funcionament de la recol·lecció, i per tant dels beneficis de la companyia. FELIU, Gaspar: "El negocio de los arrendamientos de rentas señoriales: examen de un libro de cuentas" a Revista Historia económica, III, 1. 1985. p. 34-35.

de funcions de la vella capital. Els nodes són sempre punts de fàcil accés per via terrestre i amb capacitat per embarcar mercaderies per via fluvial. Els casos paradigmàtics seran Mequinença i els Masos de Mora (l'actual Mora la Nova).

La primera localitat recollia les produccions dels arrendaments aragonesos de la riba del Cinca i Osca, a més de ser el punt de sortida de a mercaderia dirigida al mercat lleidatà. Així mateix, els Masos de Mora, realitzava idèntica funció, recollint les produccions del sud de l'actual província de Saragossa, la Ribera de l'Ebre i la Terra Alta, a més de ser la porta de sortida cap al Camp de Tarragona, pel Priorat. Aquesta orientació comercial quallarà a la concepció de l'economia interregional i a mesura que la navegació fluvial entrarà en crisi, punts com els Masos de Mora seran autèntics referents per a la futura projecció de carreteres, especialment la carretera de Tarragona i Reus a Alcolea del Pinar.

Pérez Sarrion, al seu article monogràfic sobre la Companyia d'Aragó en realitza una descripció estructural amb força similituds a la aquí presentada. Hi descriu una àmplia gama de funcions de la *factoria* (concepte que fa referència a la unitat d'explotació i que equival al terme *administració* quan s'hi remet a nivell comptable).³¹⁵ A banda de les funcions d'emmagatzematge i d'administració de les rendes senyoriales, afirma que la companyia és la introductora del crèdit rural.

En temps de crisis agràries, com les que hem pogut contemplar més amunt, la disponibilitat de liquiditat era bàsica, tant per assegurar la continuïtat de l'arrendament, com pel fet de ser flexibles amb les explotacions i garantir una superació de la crisis el més ràpidament possible. A més, el nivell d'implicació de la Companyia d'Aragó amb l'economia local, de la mateixa manera que ho havien fet la companyia d'arrendataris altafullencs, fou decisiva. Dinamització del mercat de bestiar, del sector arrier, del mercat bracer... Cada col·lector, -manllevant la nomenclatura de la companyia arrendatària d'Altafulla-, a més, amb els actius derivats de les collites de cereals, podia reinvertir-los amb activitats comercials desvinculades dels arrendaments, ja fos, el comerç de sedes, especialment de la producció aragonesa, o en la producció dels derivats de les collites de les vinyes i de les oliveres.

³¹⁵ PÉREZ SARRIÓN, Guillermo: "Capital comercial catalán y periferiarización aragonesa en el siglo XVIII. Los Cortadellas y la Compañía de Aragón" a *Pedralbes: revista d'història moderna* num. 4 (1984) p. 210-212

La Companyia d'Aragó, en canvi, mantenia una política d'actuació més concentrada i centralitzada, ja que va defensar la diversificació de sectors d'actuació des del primer moment i tota branca de negoci era controlada des de Calaf o Barcelona.

Mentre que les ampliacions de capital i la incorporació de nous socis dotà a la Companyia d'Aragó d'una estructura empresarial horitzontal, la formació de base més dispersa de la companyia d'arrendaments d'Altafulla procurà més llibertat d'acció a cadascun dels socis, ja que l'agrupació de capitals només responia a la necessitat d'assolir el volum de capitals necessaris per a accedir als arrendaments i repartir-se els beneficis per ells derivats en funció de la part que correspon a cadascun d'ells. El joc empresarial mogut en el si de cada explotació queda allunyat, en el seu cas, dels òrgans de decisió de la companyia i per tant, cada soci podia invertir els seus propis capitals en el sector que li resultés més atractiu.

Un cop la mercaderia estava inventariada, emmagatzemada i amb un preu definit, es portava a terme la venda. A partir dels múltiples casos observats als llibres de finances de la Companyia d'Aragó, veiem que podien donar-se dos possibles casuístiques: per un costat està la venda directa. Trobem a la documentació múltiples noms que és impossible que tots ells estiguessin vinculats en el si de la companyia, però que la seva aparició habitual ens porta a pensar que eren clients d'aquesta. La Companyia, doncs, realitzava *remeses* a comerciants que actuaven d'intermediaris o comissionats, el negoci dels quals consistia en apropiar-se de la plusvàlua que es podia carregar sobre el preu dels grans en tant en quant el portaven des dels nodes de la companyia als centres de consum. Es tractava de comerciants i patrons autònoms que utilitzaven a la Companyia com a proveïdor majorista de grans per a les seves activitats d'exportació al litoral peninsular, especialment Catalunya i València.

Per altra banda, hi ha els patrons de llaguts i traginers assalariats per la Companyia. Aquesta eventualitat ha estat comprovada als llibres de comptes i ho ratifica que els costos de transport, així com els preus de mesuratge que s'havia de fer a Tortosa, eren comptabilitzats al passiu d'algunes remeses. Eren per tant, costos interns, indicador

força convincent per creure que la Companyia encara mantenia el control sobre aquella mercaderia.³¹⁶

Així mateix, disposem de l'estudi de Guillermo Pérez on afirma que entre el maig del 1778 i el maig del 1807, la companyia dels Cortadellas mantenien 68 comptes corrents oberts de clients.³¹⁷ Aquestes xifres denoten que l'exportació directa de la Companyia d'Aragó constituïa una pràctica principal i constant durant tot el cicle d'existència dels negocis d'aquesta empresa.

Altrament, Rosa Pijuan, en la seva tesi de llicenciatura, recopila la procedència de les lletres de canvi que arriben a la factoria barcelonesa de la Companyia d'Aragó, diferenciant-ne les comptabilitzades a l'actiu i al passiu de l'empresa.³¹⁸

El major volum d'aquestes, procedents de la regió de l'Ebre, es troben a l'haver dels seus balanços i procedeixen majoritàriament de l'administració de la companyia a Ulldecona, dirigida per Isidre Soler i Solanes, amb un valor de 50.242 lliures (anys 1793-1799), i la de Ramon Castellar a l'administració de Benisanet amb un valor de 34.784 lliures (anys 1796-1801). Pijuan estableix que aquestes viles foren els nuclis aglutinador dels negocis engendrats per la Companyia a la Ribera de l'Ebre i el port de Tortosa, regió a la que caldria afegir el Baix Maestrat (Castelló) donat que també s'hi comptabilitzen les lletres endossades des de Benicarló o Vinaròs. Compartim la tesi, per tant, sobre el sistema d'implantació regional d'aquesta companyia.

Entre ambdós partides, i tenint en compte que entre l'haver de la factoria barcelonesa de la Companyia d'Aragó hi havia un total de 492.981 lliures, el comerç de la regió de l'Ebre suposa un 17,25% dels seus ingressos.

³¹⁶ Segons Muset, l'autèntic desplegament de la matrícula de marina de la regió catalana de l'Ebre, concretment de navegació fluvial, es donà per l'impacte i el desplegament de les activitats de les companyies arrendatàries de fruits sobre els territoris d'Aragó. Tanmateix, no entra a valorar el grau de relació empresarial que existí entre les empreses i els patrons. MUSET, Assumpta: "La matrícula de marina y el colectivo de patronos del rio Ebro en el siglo XVIII" a MARTÍNEZ, Carlos (ed.): *El Derecho y el Mar en la España Moderna* (1995). Granada. Universidad de Granada. p. 386

³¹⁷ PÉREZ SARRIÓN, Guillermo: "Capital comercial catalán y periferiarización aragonesa en el siglo XVIII. Los Cortadellas y la Compañía de Aragón" a *Pedralbes: revista d'història moderna* num. 4 (1984) p. 194.

³¹⁸ PIJOAN DOMENECH, Maria Rosa: *La factoria barcelonesa de la Companyia d'Aragó (1792-1801)*. Tesis de llicenciatura. (1985). Dirigida per Lluís Navarro Miralles. Facultat de filosofia i Lletres de Tarragona. Universitat de Barcelona. p. 287 i 305-308.

Però el més interessant que trobem a l'exposició de Pijoan és que l'emissor d'aquestes lletres són majoritàriament companyies estrangeres, especialment franceses, que compraven els productes agrícoles a l'agent de la Companyia per exportar-los. És a dir, que la Companyia d'Aragó suplantà durant els últims anys del s. XVIII a la burgesia autòctona que hagués pogut acumular els capitals comercials i invertir-los amb més activitat econòmica.

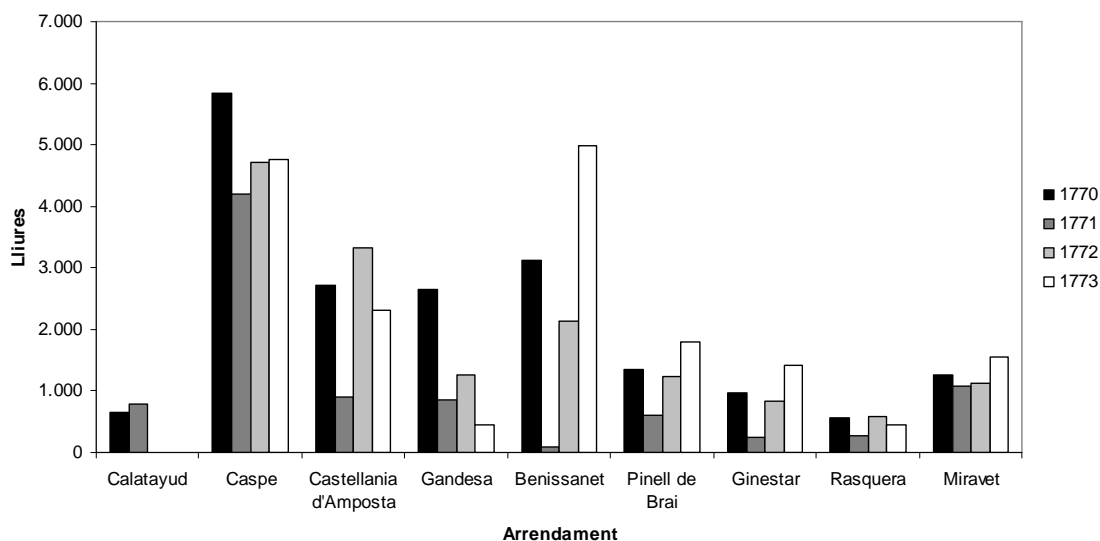
4.3.4. Els rendiments i les produccions dels arrendaments.

Aprofitant que disposem de documentació relativa als comptes de la companyia d'arrendaments d'Altafulla, és convenient analitzar-ho quantitativament per fer-se una idea del que suposava, en quant als volums de capitals, accedir a aquest tipus de contractes. Així mateix plantejarem una mirada a la diversificació sectorial d'aquesta companyia per poder-ho comparar amb els altres estudis publicats sobre la Companyia d'Aragó.

A nivell metodològic plantejarem l'extracció de resultats, no tant des de la perspectiva de la viabilitat econòmica de l'empresa (balanç entre preu de l'arrendament i producte assolit del mateix), com ho plantejà en el seu moment Gaspar Feliu, sinó dels productes generats les diferents comandes arrendades, ja que al present treball no interessa tant el capital assolit per una burgesia no autòctona, com la informació que genera els comptes d'aquesta sobre el funcionament econòmic de la regió catalana de l'Ebre.³¹⁹

³¹⁹ FELIU, Gaspar: "El negocio de los arrendamientos de rentas señoriales: examen de un libro de cuentas" a Revista Historia económica, III, 1. 1985. p. 37-38.

GRÀFIC 3.2: Beneficis segons explotació i any entre 1770 i 1773. En lliures catalanes.



Nota:

A) Part dels beneficis atribuïts a l'arrendament de la Castellania d'Amposta de l'any 1770 corresponen a la Batllia de Miravet, malgrat aquesta comptar amb un balanç propi. Així ho afirma la font i ha resultat impossible discernir-ne la part en qüestió per ajuntar-la amb la partida de Miravet.

B) Els arrendaments aragonesos estan comptabilitzats en moneda aragonesa (*lliures jaqueses*), pel que possiblement el tipus de canvi respecte la lliura catalana o *d'ardites* pugui ser variable. Segons el tipus de canvi del 1816³²⁰, la lliura jaquesa tenia un tipus de canvi respecte RV un 8% més elevat que no pas la moneda catalana: 1LC≈10rv; 1LJ≈18rv; per tant, el volum de beneficis dels arrendaments aragonesos caldria incrementar-los un 8% per discernir-ne el valor real. Tanmateix, no ho hem fet perquè no tenim seguretat d'un tipus de canvi estable en almenys 40 anys abans dels quadres d'equivalències monetàries del 1816.

Font: AHCB, fons comercial. B191. Elaboració pròpia.

El gràfic anterior presenta la distribució dels beneficis per arrendament, en lliures catalanes i lliures jaqueses –als arrendaments aragonesos–, entre el 1770 i el 1773. Aquesta cronologia correspon a l'última etapa de la companyia d'arrendaments, però, com ja s'ha dit a la crítica de la font, és l'única que ens permet discernir-ne anualitats individuals gràcies a la reconversió de l'estructura de capital que va tenir lloc l'any 1770. Als arrendaments que van tenir lloc entre el 1764 i el 1770, si bé exposa el valor dels fruits anualment, el passiu es comptabilitza de manera conjunta en períodes de tres i quatre anys respectivament; per tant, ens és impossible saber els rendiments nets que produïren aquells arrendaments en períodes precedents al 1770.

³²⁰ MARTÍNEZ GÓMEZ, Vicente: *Manual de Comercio: en que se halla la descripción de las monedas, pesas y medidas que se usan en los Reinos de España, y la reduccion de las monedas imaginarias que en su comercio tienen curso ...*, y de las de Mallorca, Cataluña, Aragón ... : con once tablas : obra completa, útil para el giro del comercio extranjero y nacional ... (1816). Madrid. Imprenta de la Viuda de Barco. P. 112 i 132

Fixant-nos ja amb les dades presentades al quadre, podem veure com els arrendaments més rentables són els de Casp, Amposta i Benissanet, a poca distància de Gandesa. És molt probable, com ja s'ha exposat a la nota del quadre, que els beneficis de l'arrendament de la Castellania d'Amposta i el de la baronia de Miravet estessin força relacionats. En un segon terme, i en cap cas superant les 2.000 lliures anuals en beneficis es troben el Pinell de Brai, Rasquera, Ginestar Miravet i Calatayud, encara que d'aquesta última només coneixem els rendiments del 1770 i 1771, ja que de la resta d'anys la companyia no en va adquirir els drets. Considerem les de rendiment mitjà Gandesa i Benissanet, malgrat que Gandesa, tret del primer any amb uns beneficis equiparables als de la Castellania d'Amposta, entre el 1771 i 1773 es situa a rendiments equiparables als dels arrendaments menys lucratius. Benissanet, en canvi, protagonitza una importantíssima recuperació l'any 1773 fins assolir les 5.000 lliures de beneficis, nivell que únicament superà l'any 1770 de Casp, que fregà les 6.000 lliures de guany.

Pel que fa als productes que cadascun dels arrendaments, podem dir que es tractava bàsicament d'explotacions cerealístiques (blat, civada, avena, sègol), però també destacava la producció d'oli, de vi i, en menor mesura, de seda i aiguardents, sent aquests dos els productes més cars que exportava la companyia, tot i que gairebé sempre, les partides més importants als actius de cadascun dels balanços eren el blat, convenientment separat entre diferents qualitats, junt amb els demés cereals i l'oli d'oliva.

Cal dir, però, que els arrendaments aragonesos aportaven també bestiar oví, abundants partides d'oli, a més de seda, dúcar i el cobrament d'alguns censos que anaven adscrits als beneficis dels arrendaments senyorials. Els arrendaments catalans, en canvi, malgrat no assolir els volums de producció cerealística que els aragonesos, manifesten una major diversitat entre els actius dels balanços. En són exemples clarificadors l'existència d'activitats de transformació de productes agraris, com ara l'elaboració del vi, l'aiguardent o l'oli (també elaborat a l'Aragó).

Creiem que la raó de ser d'aquesta major activitat transformadora és logística i respon a un simple raonament: pagar costos de transport terrestres entre la plana de Mora i el gran mercat vitivinícola del sud de Catalunya, Reus, resultava més econòmic si el producte ja estava transformat i amb un preu de mercat superior, que no pas una primera

matèria amb més pes, més volum i amb un preu menor. La mercaderia aragonesa, degut a l'important paper del transport fluvial, no tenia complicacions d'aquesta mena.

En casos com els de Miravet o el Pinell de Brai els arrendaments dels drets senyorials contenien el dret del molí, i per tant, aquesta partida apareix als respectius balanços com un actiu més de l'arrendament. Aquesta partida era especialment beneficiosa, ja que possibilitava exportar un producte amb més valor afegit, la farina, i a la vegada els donava el control sobre l'abastiment de cereals local a uns preus molt avantatjosos.

Més comú era la producció i l'exportació d'oli d'oliva. En aquest cas comptem amb el magnífic exemple de l'arrendament d'Ulldecona. Malgrat l'escassa exhaustivitat de la comptabilitat de la primera etapa de la companyia d'Altafulla, es pot apreciar com, juntament amb la producció cerealística, els càntirs d'oli eren les úniques partides reflexades als actius dels balanços anuals d'entre el 1764 i el 1766. Això significa que la companyia especialitzà la producció en aquests productes i estimulà la incipient indústria oleícola autòctona. Així mateix, també gestionaven l'oli procedent de l'Aragó. És possible que fossin les partides de producció dels altres arrendaments de la companyia –ja que sovint els deutes entre socis apareixen entre els actius i passius dels comptes de cada explotació– però també és probable que els mateixos col·lectors esdevinguessin els majoristes o nodes de sortida d'àmplies produccions regionals no vinculades als “seus” arrendaments estrictament entesos.

Pel que fa a les partides de seda, cànem i vi, tenien un tractament específic per part de la companyia. La seda i el dúcar era la primera matèria de la incipient indústria tèxtil catalana i el factor preu d'aquesta determinava en molts casos un benefici rodó per a una iniciativa comercial concreta. Cal dir que, a diferència del que la Companyia féu amb el vi (on impulsà la creació dels sector dels aiguardents als pobles d'on treia la producció vitivinícola), la seda no fou objecte de transformació per part de la companyia, que preferia vendre-la directament als grans nuclis tèxtils com Barcelona, Manresa o Reus amb els volums adequats i jugant sempre amb les demandes i l'estat dels preus.³²¹ El cànem produït a la comarca del Montsià sí que alimentà un cert

³²¹ Que no ho fes aquesta companyia, no significa en absolut que la transformació de la seda a la Ribera d'Ebre no fos habitual. De fet, segons el llibre de registre de filadors de seda de la Junta de Comerç, els municipis de la ribera de l'Ebre, entre el 1778 i 1792 havien protagonitzat l'increment més pronunciat de filadors de seda registrats de Catalunya. El corregiment de Tortosa aportà un 25,5% del total de

desvetllament del sector soguer, encara que la producció no podia anar més enllà de la venda local. Igualment, tenim constància algunes partides de cànem enviades a nuclis portuaris com Altafulla on existia certa demanda de dit producte per part del sector soguer.

Malgrat no reconèixer-ho explícitament, l'observació dels llibres de comptes de la Companyia d'Altafulla donen a entendre un paper predominant a la vila de Benissanet, estatus que sí que reconeixerà més tard la Companyia d'Aragó, qui n'heretarà els arrendaments. Aquesta petita vila es troba situada en la plana que domina Mora d'Ebre, i que constitueix el punt d'intersecció entre els camins del Priorat i Reus, l'eix de l'Ebre i les carreteres que condueixen a Aragó a través de la comarca de la Terra Alta. Aquesta vila, a més tenia port fluvial i pas de barca, fet que lligat a la circumstància de que la Companyia en posseïa els drets d'arrendament, la convertia un emplaçament idoni per concentrar-ne l'activitat.

L'arrendament de Benissanet *extreia* la producció cerealística —especialment el blat— de Corbera d'Ebre, Gandesa i Batea, entre els seus actius cobrava els drets de barcatges del pas de l'Ebre, i més disposava de producció sedera pròpia i una incipient indústria de filat d'aquest producte. Malgrat que el filat de seda no era controlat per la companyia, aquesta estava disposada a utilitzar-la (el filat apareix entre el passiu de l'arrendament de Benissanet) per exportar-ne seda ja filada cap a Reus.³²²

A l'hora d'especular sobre els beneficis d'aquest tipus d'inversió, és important situar-ho tot plegat en un marc força provisional i limitat per la temporalitat de l'arrendament. Les variables, doncs, deriven de la conjuntura de tres factors: el grau de demanda d'arrendaments, la qual cosa fa que els preus de sortida estiguin més o menys inflats; la producció agrària i l'estat dels preus. Les conjuntures alcistes de preus agraris, per tant,

matrícules de filadors, seguits a poca distància del corregiment de Tarragona, amb un 22% i el de Barcelona amb un 21,5%.

Biblioteca de Catalunya, fons Junta de Comerç, llibre 218. *Matrícula de los sugetos de ambos sexos que examinados por los examinadores nombrados por esta Real Junta Particular de Comercio, y hallados haviles quedan aprobados con facultad de ejercer el Arte de hilar las sedas en todo el Principado de Cataluña a quienes se les ha dado a este efecto la correspondiente certificación y retirado la que tenían de los mismos examinadores interinamente.*

³²² Entre els llibres de comptes de Magí Sunyer apareixen esmentades la compra de partides de seda filada entre els seus intermediaris situats ubicats a Tortosa. AHCBC, fons sunyer, top 74 *Llibre per copisa de cartas de Macià Sunyer. 1776*. S'han seleccionat cares enviades per Masià Sunyer a Joan Navàs (16/10, 30/10 i 13/11/1776 i 21/5 i 28/5/1777) i a Pedro Martín, amb qui tenia un contacte més fluït i un volum de comandes més important que amb l'altre comerciant tortosí (cartes del 16/10, 30/10, 6/11, 13/11, 27/11/1776 i 7/3, 21/5, 7/6 i 5/7/1777).

estimulen la inversió de capitals en pro d'unes perspectives de beneficis alcistes en comparació a la inversió realitzada, mentre que una conjuntura de preus decreixent, la minimitza, malgrat donar indicis de collites abundants.

No obstant, cal tenir en compte que els arrendaments tenien duracions d'entre 3 i 5 anys, i les fluctuacions de producció i de preus, especialment dels cereals, eren constants. El llibre de comptes dels arrendaments senyorials dels comerciants d'Altafulla ens dóna fe d'aquesta realitat, que resulta perfectament aplicable als arrendaments de procedència reial, com a les que Vilar fa referència:³²³

³²³ VILAR, Pierre: *Catalunya dins l'Espanya moderna. Les transformacions agràries del s. XVIII català*. Vol III (1966). Barcelona. Edicions 62. p. 523-537

TAULA 3.2: **Balanç econòmic (en lliures catalanes o d'ardites) de les explotacions dels arrendaments senyorials catalans de la Companyia de comerciants altafullencs. Anys 1770 i 1771.**

	1770			1771				
	A)Cargo (ingressos)	B)Data (despeses)	B/A	A')Cargo (ingressos)	B')Data (despeses)	B'/A'	Raó entre correlacions de despeses i ingressos del 1771 i 1770 [(B'/A')/(B/A)]	Raó entre ingressos 1771 i 1770 ⁽¹⁷⁷⁰⁼¹⁰⁰⁾
Gandesa	2.902	246	0,08	1.013	158	0,16	1,84	34,91
Benissanet	4.083	959	0,23	939	898	0,96	4,07	23,00
Pinell	1.590	241	0,15	629	20	0,03	0,21	39,56
Ginestar	1.077	113	0,10	271	24	0,09	0,84	25,16
Rasquera	677	123	0,18	396	120	0,30	1,67	58,49
Miravet	1.387	116	0,08	1.127	52	0,05	0,55	81,25

Font: AHCB, fons comercial. B191. Elaboració pròpia.

Donada la realitat canviant que s'ha esmentat més amunt, a l'hora d'analitzar el grau de benefici d'un arrendament d'aquesta tipologia, en aquest quadre es busca quantificar les variacions que es produïren en dos anualitats diferents. Pierre Vilar, quan realitza un estudi d'aquesta mena a partir de les variacions en els preus dels arrendaments del reial patrimoni, acaba per treure conclusions a partir de les irregularitats que es produeixen entre les sèries dels preus agraris de què disposa i els preus dels arrendaments. Aquí, nosaltres no disposem d'aquet tipus d'informació, i el llibre de comptes sobre el que basem les nostres interpretacions no ofereix una correlació tant elevada en anualitats, però sí que podem oferir una perspectiva més endoscòpica gràcies al detall dels balanços de comptes.

En primer lloc, hem plantejat dos anys consecutius, el 1770 i el 1771 que, com ja s'ha pogut apreciar a la gràfica de barres, es produeix una marcadíssima reducció dels ingressos. L'any 1771 fou un any pèssim per a la companyia, i aquesta circumstància ens ofereix una possibilitat d'estudiar el comportament i les reaccions que tingueren a partir dels resultats monetaris de l'explotació. Així mateix, gràcies al fet de que disposem de l'actiu i el passiu de cada arrendament hem aprofitat el quadre per estudiar en quina mesura existeix o no proporcionalitat interanual entre els costos de l'explotació. I en tercer lloc, a l'última columna, hem realitzat un índex 100 per visualitzar de manera simple el grau de contracció dels beneficis entre un any de resultats bons i un any de resultats nefastos com fou el 1771.

Pel que fa a la relació entre ingressos i despeses, veiem com en cap cas les despeses representen el 30% dels beneficis, encara que suposem que al passiu no es comptabilitzava el preu de l'arrendament, ja que aquests es pagaven en societat juntament amb els demés. Cal tenir en compte que, front els beneficis que adjudica P. Vilar als arrendaments de la jurisdicció reial, que superen en tots els casos el benefici del 150%, aquí no es té en compte el preu de l'arrendament, sinó els costos de la logística que condueix el producte extret a vendre'l a preus de mercat. Per tant, les conclusions quantitatives no són comparables. El que sí que es comparable és l'evidència que l'exportació dels productes agraris suposaven un benefici rodó per l'empresa.

Igualment, el quadre anterior posa de manifest que el passiu dels balanços no era, ni molt menys, quelcom estable ni homogeni entre anys. La penúltima columna exposa quin grau de variació existeix entre els balanços d'ambdós anys. Si existís

proporcionalitat entre la relació de costos i beneficis entre anys, la numeració d'aquesta columna tendiria a 1, mentre que la tendència a 2 o més i a 0 respectivament evidencia un progressiu distanciament entre la proporcionalitat del primer i segon any. Únicament el Ginestar s'aproxima a 1. Creiem que això es deu a la inestabilitat de preus agraris i al fort pes que juga un determinat producte en cadascuna de les explotacions, malgrat que sorgeixen altres partides com la seda o el vi, l'any que hi apareixen registren una important plusvàlua, però a la vegada imprimeixen un efecte reestructurador sobre el passiu que trenca qualsevol intent de estabilitzar els costos.

El que sí que és una constant, i a més, es posa en evidència en totes les explotacions presentades al quadre, és la forta reducció dels ingressos, on a excepció de Miravet, l'any 1771 cauen a més de la meitat del que havien representat al 1770. Aquesta evidència ens obliga a estudiar quina partida de mercaderia era la que ocasionà aquestes fortes pèrdues. Per fer-ho, s'ha seleccionat de l'actiu, quina era l'aportació de la partida més important a l'actiu de l'arrendament. En tots els casos era el *blat bo*.

TAULA 3.3: Volum de negoci provinent de la exportació de blat dels diferents arrendaments catalans de la Companyia (1770-1773)

	En lliures catalanes				Caiguda dels ingressos de l'any 1771, (1770= 100)	Capacitat de recuperació. Raó entre el 1770 i el 1772 (1770=100)	Capacitat de recuperació. Raó entre el 1770 i el 1773 (1770=100)	Raó entre caiguda dels ingressos pel blat i caiguda dels ingressos de tot l'arrendament (1=identitat)	Notes
	Any 1770	Any 1771	Any 1772	Any 1773					
Gandesa	1.003	376	639	-	37,49	63,71	-	1,07	
Benissanet	1.011	283	231	2.058	27,99	22,85	203,56	1,22	L'any 1772, malgrat no millorar en ingressos per blat, millora molt per la seda i l'oli
Pinell	793	252	583	735	31,78	73,52	92,69	0,80	-
Ginestar	496	182	347	625	36,69	69,96	126,01	1,46	L'any 772 la baixada de la producció es produeix malgrat comptabilitzar totes les classes de blat barrejades (<i>blat segolat</i> , etc.)
Rasquera	234	128	243	172	54,70	103,85	73,50	0,94	-
Miravet	653	108	258	255	16,54	39,51	39,05	0,20	-

Font: AHCB, fons comercial. B191. Elaboració pròpia.

Amb aquesta taula analitzarem la partida econòmica més important de tots els arrendaments, el blat *bo*. Es pretén posar en evidència que la forta irregularitat que s'aprecia en els rendiments de les explotacions prové, sobretot, de l'estadi d'una agricultura totalment antiquada marcada per les crisis cícliques de producció o per l'acció del guaret. S'ha arribat a aquesta conclusió a partir del càlcul de la penúltima columna on es compara la caiguda proporcional dels ingressos totals de l'arrendament amb la caiguda proporcional dels ingressos en concepte del blat. Veiem que, a excepció de Miravet, la raó entre els índex de contracció dels ingressos es perfila en tots els casos pròxims a 1, és a dir, a la identitat entre els dos índex de contracció contemplats.

A diferència de la taula anterior, aquesta té en compte els 4 anys consecutius sobre els que disposem de dades, pel que podem apreciar millor que en l'anterior els temps de recuperació dels camps, amb el valor afegit de que s'hi ha seleccionat únicament la partida del blat, per tal de fer una projecció més acurada.

A diferència de la taula anterior, aquesta té en compte els 4 anys consecutius sobre els que disposem de dades, pel que podem apreciar millor que en l'anterior els temps de recuperació dels camps, amb el valor afegit de que s'hi ha seleccionat únicament la partida del blat, per tal de fer una projecció més acurada.

L'any de la caiguda dels ingressos és l'any 1771, any que deixà els beneficis a la meitat o per sota de l'any precedent. Això ja s'ha pogut apreciar a la taula precedent, però el que és nou és la reacció dels anys següents. Podem distingir tres tipus de comportaments: en primer lloc, trobem els casos de recuperació sobtada, com en els casos de Rasquera, que l'any 1771 ja es situava lleugerament per sobre dels rendiments del blat de l'any 1770, encara que la seva crisi no fou tant pronunciada com en els altres llocs. També hi podem incloure en aquest grup, Gandesa, el Pinell o el Ginestar. Per contra els casos de recuperació lenta com el cas de Miravet, que insinua un procés de recuperació molt llarga al temps, circumstància que porta a pensar en una crisi profunda en la producció bladera d'aquell terme, encara que la repercussió per a la companyia no fou tant dramàtica, ja que els rendiments del blat només guarden un índex 0,20 respecte la caiguda de les altres partides de l'actiu de l'arrendament. En qualsevol cas, ens inclinem a pensar en que ens trobem en una anyada de males collites, donada la seva simultaneïtat amb el succeït amb els altres. Finalment, distingim el cas de Benissanet,

on la contracció del 1771 s'allarga un any més, i després arriba l'eclosió assolint un índex 200 respecte l'any base.

Aquesta àmplia casuística entre arrendaments relativament propers geogràficament ens porta a interpretar que, davant d'unes perspectives de forta inestabilitat i irregularitat en la collita de cereals, la companyia va tenir a bé diversificar el màxim possible els productes agraris d'exportació per equilibrar els balanços i introduir paulatinament cultius no originaris de l'agricultura del territori, però amb una millor sortida al mercat exterior.

4.4. El paper de la burgesia autòctona en el marc de les companyies arrendatàries i comercials.

Fins aquí s'ha analitzat el l'estructura orgànica o funcional de las companyies arrendatàries, però l'objectiu del capítol passa per oferir una interpretació més o menys acurada de com reaccionà o com s'adaptà la burgesia a una onada de colonització comercial d'aquella magnitud.³²⁴ Tot seguit n'abordarem la qüestió a partir d'estudis de cas.

4.4.1. Els límits confusos entre una empresa subordinada i una empresa autònoma.

Desconeixem d'entrada la casuística inicial que es donà amb la consecució per part de les companyies dels primers arrendaments, però sí que podem oferir alguna llum sobre el model d'engranatge que les burgesies locals utilitzaren front la intromissió de capitals forans en el seu negoci tradicional.

Entenem que, més que un encaix, el que es produeix en el si de les regions sobre les que les companyies s'introdueixen és l'aparició d'un marc de possibilitats fins aleshores inexistents. Per primera vegada la renda feudal es mobilitzava a gran escala i les economies s'integraven i subeditaven per satisfer les necessitats de les regions més desenvolupades.

³²⁴ En un estudi similar, Enric Vicedo observà que les companyies arrendatàries de les rendes senyorials de les Terres de Lleida crearen una extensa zarza d'agents distribuïda per tot el territori que contribuï al desenvolupament de la circulació de cereals. Tanmateix, no aprofundí, com intentarem fer nosaltres, en la naturalesa d'aquesta zarza i el grau d'absorció per part de les companyies arrendatàries del funcionament del teixit econòmic regional. VICEDO, Enric: *Les Terres de Lleida i el desenvolupament català del set-cents. Producció, propietat i renda*. (1991). Barcelona. Crítica. P. 323.

Hom podria donar com a vàlida una interpretació matisada entre les diferències existents entre els comissionats o intermediaris i les exportacions directes de la Companyia d'Aragó, ja que a efectes pràctics desconeixem la profunditat i la constància de les relacions entre les empreses en qüestió, i el més provable és que existís una àmplia gama de grisos que fes difícil determinar els límits de la Companyia arrendatària i els límits de les petites empreses autònomes en allò referent a la direcció de les exportacions.

Aquest raonament rau de l'observació d'altres tipus de documentació que, malgrat escapar-se del marc conceptual de les companyies d'arrendaments, sí que poden resultar aplicables en un context de relacions entre proveïdors i comerciants. Aquesta documentació són els copiadors de cartes i expedients oberts als seus clients d'algunes empreses catalanes a Tortosa, ja sigui com a subministradors de mercaderia tèxtil o com a compradors de productes agrícoles.

Un dels casos coetanis a les companyies arrendatàries i potser més exemplificatius que s'han pogut localitzar respecte aquest tipus de relacions entre majorista i comerciant local és el cas de Josep Morris i Cia, i el seu corresponsal tortosí Pedro Martín. Josep Morris i Cia era una de tantes companyies dedicades a la importació i exportació d'una gran varietat de productes, tant agraris, com primeres matèries o manufactures. Aquesta empresa disposava de nombrosos corresponsals per tot el litoral català i valencià, sent els seus posicionaments a l'àrea que ens ocupa Tortosa, Vinaròs i Benicarló.³²⁵

A Barcelona estant, Josep Morris sovint es cartejava amb Pedro Martín, qui s'encarregava de comprar productes agraris com el blat de moro o faves i de la seva exportació als destins com Cartagena o València a compte de Josep Morris i Cia³²⁶. Des de Barcelona, li reclamaven que els costos de transport resultaven massa elevats i que possiblement seria més convenient embarcar les mercaderies en societats més grans que poguessin oferir nòlits més econòmics. Així mateix, també sabem que Josep Morris i Cia, a títol particular, importava seda procedent de l'Aragó (possiblement adquirida als

³²⁵ AHCB, fons comercial. B21 1782-1784.

³²⁶ Ibid. Octubre del 1782

comerciants vinculats a alguna companyia d'arrendaments) i la comprava a l'engròs per poder especular amb els pics de demanda.³²⁷

Casos com aquest permeten interpretar que el fet de què un comerciant tingués vinculació amb una determinada companyia major, no significa que no tingués negocis i operacions pròpies. Pedro Martín exercia d'enllaç local d'aquella empresa i n'organitzava els nòlits dels vaixells, però a la vegada tenia negocis propis com a comerciant de seda que poc o res tenia a veure amb Josep Morris i Cia. De fet, Pedro Martín, també l'hem localitzat durant la segona meitat dels anys 70 del s. XVIII comerciant i realitzant comandes de seda filada per Macià Sunyer de Reus.³²⁸ Tot apunta que Pedro Martín exercia d'agent intermediari comercial de diversos empresaris forans de Tortosa, sent-ne el seu home a peu de mercat.

L'empresa de Masià Sunyer era una de les mostres més representatives dels dinamisme comercial de la capital del Baix Camp. La seva empresa constava de diferents negocis que podien variar al llarg del temps i de la composició social de la companyia.³²⁹ Així, mentre l'obrador de mocadors i veles de seda estigué vigent entre els actius de la seva companyia, entre els seus copiadors de cartes trobem diferents mostres de temptejadors als diferents mercats de primera matèria, sent els de l'Ebre, un d'ells. Per contra, tenien altres negocis com ara l'exportació d'aiguardent, l'exportació de cereals i de fruits secs, a més d'interessos en diferents botigues i ports espanyols i europeus. Tanmateix, la regió de l'Ebre mai fou un espai especialment estratègic per als Sunyer, sobretot si ho comparem amb els contactes amb Lleida o fins i tot el port de Vinaròs i el seu paper en l'exportació de la vinya de la zona del Maestrat.

³²⁷ Sobre aquesta pràctica hem localitzat també queixes per part del gremi de teixidors de seda de Tortosa (maig del 1795 i gener del 1797), en la que es reclamava la mala praxis de Josep Domingo, el *pesador reial* a la Junta de Comerç del Principat. Els majordoms i veedors del gremi es lamentaven de que Domingo s'aprofitava del seu càrrec per acaparar gran part de la collita de seda per vendre-la ell, provocant així augment de creu i escassetat de matèria prima per als manufacturadors locals. El pesador reial era una regalia d'origen medieval creada per controlar pesos i mesures i evitar les pràctiques fraudulentas en els intercanvis comercials. Evidentment, amb el transcurs del temps, el càrrec esdevingué sotmès a subhasta i arrendament, i casos com els de Pedro Martín o Josep Domingo situats a l'últim terç del s. XVIII posen en evidència els abusos que se'n derivaven.

AHCB, fons Junta de Comerç Vol. 33. UD 332 p. 121-122 i 132.

³²⁸ AHCB, fons Sunyer, top 74 *Llibre per copisa de cartas de Macià Sunyer. 1776*

³²⁹ Al tancar l'exercici del 1777, per exemple, els set socis de la companyia, entre ells Macià i el director, el seu germà Francesc, es van repartir uns beneficis de 128.333 lliures, 6 sous i 8 diners, una fortuna més que notable. Entre els negocis que hem pogut identificar en aquest període, es trobava una fàbrica d'aiguardent, els cercols de ferro, negocis en botigues, magatzems i fàbriques, el "negoci a Càdiz" i participació a la societat pesquera de Joan Salgado de Barcelona, a més de la fàbrica de mocadors i veles de seda que regentava Macià Sunyer i que es trobava sota l'òrbita de la companyia del seu germà, encara que no era un dels negocis inclosos al balanç de la societat de Francisco Sunyer i Cia. AHCB, fons Sunyer, num. 1. *Llibre major del comerç dels Senyors Don Francisco Sunyer i Companyia de Reus, des de l'any 1776*. p. 152 i ss.

És de denotar que, vistos els comptes corrents que tenien oberts en Macià Sunyer amb personatges com Pedro Martín o Joan Navàs, s'ha de verificar que es tractava d'un comerç unidireccional, és a dir, no hi havia contrapartida en mercaderia, únicament els comerciants tortosins oferien primera matèria a canvi de diners. Aquest tipus de relació feia necessari que l'empresa de Sunyer disposés sempre de diner en efectiu, fet que no era habitual, doncs la major part del capital de la companyia la tenien en forma d'estoc. Per aquest motiu, en aquest tipus de relacions comercials hi jugava un paper important el mercat de lletres de canvi regional, que, a falta d'entitats financeres especialitzades, el paper l'exercia el comerciant amb més capital circulant; aquest, en el Reus de l'època, no era altre que la companyia de March i Tilebein, els quals ja s'havien entre moltes altres coses, ja tenien intencions d'especialitzar-se en el sector.³³⁰ Així, des de Barcelona, els March, amb quí sí que tenien relacions comercials els Sunyer, endosava les lletres de canvi a Sunyer en base al compte corrent comercial que tenia amb la companyia de March i Tilebein i l'enviava mitjançant correu postal als comerciants tortosins, els quals, empraven les mateixes lletres de canvi en els seus propis negocis, tot reendosant les mateixes butlletes, o bé les bescanviaven a Barcelona o als agents que els March poguessin tenir al territori.³³¹

Aquests circuits monetaris eren especialment importants a l'hora de lubricar l'economia, especialment en un context d'orientació exportadora com era la catalana.³³²

³³⁰ La Companyia de March i Tilebein al 1777 ja eren socis d'un dels primers bancs de Catalunya, el Banco de Fondos Perdidos, que estava destinat a aquesta funció. Tanmateix tenim dubtes sobre el grau de dedicació que tenia aquest banc en la negociació de lletres de Calvi, quan un altre comerciant, Juan de Llarrard, volia establir a Barcelona un altre banc, anomenat Compañía de Banco de Cambios de Barcelona, nom al que s'agafaren la seva competència, per denunciar com a il·legal la seva proposta d'establiment, doncs vulneraba el monopoli públic que existia en base a la taula de canvis de Barcelona. Entre les seves al·legacions de defensa, al juny del 1777, Llarrard argumentava que els bancs eren necessaris per cobrir el valor dels fruits i manufactures. En lloc de pagar en diners, s'endossen lletres de canvi a altres ciutats com Zaragoza, València o Madrid, quan fins aleshores havien de fer els pagaments en efectiu. L'efectiu, no sempre està disponible, i el trasllat del diner és lent i perillós. El retard provoca la suspensió del comerç, fet que encara s'agreuja amb el comerç internacional. Aquesta situació quedaria subsanada amb el capital a disposició de 80.000 pesos. Biblioteca de Catalunya, fons Junta de Comerç, Lligall LVIII, caixa 81 num. 5. p. 45.

³³¹ Sobre la companyia de March i Tilebein, LOPEZ IZQUIERDO, Mercè: *Un exemple del comerç català del s. XVIII: Els March de Reus* (1991). Reus. Centre d'Estudis Josep Iglésies. El llibre major de la companyia comercial de Salvador de March i Christiano Andrés Tilebein es troba l'Institut Municipal de Museus de Reus (IMMR, 1194).

³³² Per aprofundir més en el funcionament de les lletres de canvi, NOGUÉS-MARCO, Pilar: "Tipos de cambio y tipos de interés en Cádiz en el siglo XVIII (1729-1788)" a *Estudios de Historia económica*, 58. 2011. p. 12-13.

El problema de fons, tanmateix, no era el de realitzar els pagaments, sinó les dificultats legals que impedièn la instauració d'un sistema bancari d'orientació comercial i industrial, doncs l'única institució creditícia legalment vigent era el *Monte de Piedad*, creat a Barcelona, que, sota la direcció dels administradors de la Mitra barcelonina limitava el seu marc d'actuació al petit crèdit com a alternativa a l'ascens de l'usura, però que no admetia entrar en *una infinidad de contingencias y eventos que ocurren en el dilatado ramo del comercio*.³³³ Els bancs d'orientació moderna es començarien a fundar durant la segona meitat de la dècada dels anys setanta del s. XVIII com a resultat d'una forta pressió a les institucions polítiques i econòmiques que acabaren per superar els esforços obstinats en garantir el monopoli dels dipòsits en mans de la tradicional Taula de Canvis de Barcelona o el limitat Real Giro.

L'objectiu de tant el Banco de Fondos Perdidos, com el de la Compañía de Banco de Cambios de Barcelona tenien l'objectiu fixat en oferir diners en base al descompte de lletres de canvi i vals, així com l'establiment de serveis d'assegurances marítimes, vinculades també a la creació de fons destinats a cobrir econòmicament els riscos de la pràctica comercial. Aquestes noves institucions financeres, malgrat les traves inicials basades en sobredimensionats debats sobre la seva nomenclatura, varen tenir sortida arran de les necessitats financeres derivades de la guerra amb Gran Bretanya, que donaren pas a l'aparició d'un banc de tipus comercial però de propietat pública, el Banc de Sant Carles, que assumiria els rols del Real Giro.³³⁴

Així mateix, el cas més explícit que hem trobat a l'hora d'analitzar les col·laboracions entre capital mercantil català i burgesia autòctona el trobem en el Fons de la Família Moragas, de Valls, conservat i perfectament inventariat a l'Arxiu Històric de Tarragona.

La família Moragas, especialment l'empresa Fidel Moragas i Fills, havia erigit una petit imperi comercial, partint d'una sòlida base econòmica sorgida de la prosperitat del negoci de la seda una generació anterior. Fidel Moragues, segons Olivé, responia a l'ofici de fabricant de llanes i botiguer de panys i teles, però els llibres comptables

³³³ CARRERA PUJAL, Jaume: *Historia política y económica de Cataluña* vol III. (1947). Barcelona. Bosch, Casa editorial. p. 268.

³³⁴ Ibid. CARRERA, p. 273-280.

reflecteixen una activitat molt més variada i multisectorial, que oferia gran seguretat i solvència a les seves inversions.³³⁵

Aquesta condició convertí la seva empresa en un punt d'enllaç de bona part dels negocis d'importació i exportació que circulaven per la costa mediterrània. Gràcies a aquest fet, disposem dels expedients que la seva companyia tenia oberts a cada ciutat amb la que hi tenia negocis, i Tortosa era una d'elles, especialment durant les dues primeres dècades del s. XIX, moment en el que l'empresa dels Sunyer hi perd gairebé tot el contacte i un període del que precisament en sabem molt poc. Hem comptabilitzat fins a 13 expedients de 13 societats o comerciants tortosins amb els que aquella empresa hi tenia relacions (11 de Tortosa i 2 d'Ampostà)³³⁶. Cap d'elles, però és el suficientment extensa per poder aprofundir en el que era l'activitat econòmica d'aquells comerciants, però sí que n'hem pogut establir una categorització en funció de quin era el grau d'implicació, relació o sotmetiment de la burgesia local respecte als Moragas:

En primer lloc distingim relacions contractuals de *subarrendament*. Tal és el cas de l'expedient entre la Moragas i Cia i la societat Escofet i fill. En Fidel Moragas havia adquirit els drets de la novena decimal de les diòcesis catalanes de part del Duc de Híjar, i en subarrendà la de la mitra tortosina a Escofet i fill per a la collita del 1804-1805.³³⁷ Respecte aquesta operació varen sorgir problemes que acabaren en un plet a la Reial Audiència, doncs si bé el subarrendament valia 36.105 lliures catalanes a pagar a terminis, Escofet en deixà a deure 12.755, les quals es negava a entregar degut al fet que dels 91 pobles de la diòcesi que havien de pagar la novena decimal, només n'efectuaren el pagament 13. Els greuges d'uns i altres demanant la corresponent indemnització derivà al plet judicial esmentat. Independentment d'això, el que aquí cal ressenyar és que per assolir els drets sobre les rendes del territori de Tortosa, la burgesia local havia de dirigir-se i comprar-los-hi a burgesies foranies. Tanmateix, aquesta era una relació contractual entre iguals, i no es pot considerar a l'Escofet com a client dels Moragas.

³³⁵ OLIVÉ SERRET, Enric: *Els Moragas. Història íntima d'una família de notables (1750-1868)*. (1998). Tarragona. Diputació de Tarragona. p. 45-46

³³⁶ Joan Barceló -1816-, Carles Busquets -1816-, Nicolau Cid -1809-, Vicenç Cuello, -1806- Josep de Escofet i Cia -1804-1807- Francesc Guardiet -1806- Ramon Jordana -1805-, Magí Josa -s/d-, Francesc Xavier Larrosa -1821- Jaume Lledó i Traval -1807- Vídua de Passanau i fill -1805-, Felip Remisa -1794-1814- i Bernat Sacanella -1804-1818.

³³⁷ AHT, fons Moragas, top. 2320.

El mateix succeeix amb la *participació en algunes empreses de capital mixt*. En Fidel Moragas tenia com a apoderat de la seva empresa a Tortosa i el nord de Castelló a en Joan Moragas, veí de Tarragona, però que passava llargues temporades a Tortosa. En Joan Moragas, al març del 1809, participava com a soci capitalista del nòlit d'algun vaixell, com en el cas del llagut *El Canario* amb 32 tn de capacitat, pilotat pel patró de la matrícula de Tortosa Domingo Arbonés i que, juntament amb la societat Ramisa i Fill, Vídua d'Albanés i fills i Bernardo Sacanella, havien realitzat el nòlit de 618 canes de fusta de roure.³³⁸ Segons el tipus de contracte al que havien arribat, els costos i beneficis d'aquest nòlit, en Fidel Moragas i Cia, mitjançant el seu apoderat a la regió hi participava en ¼ part, juntament amb els altres capitalistes, encara que al final, en Joan Moragues comprà els drets dels altres socis.

També discernim la tasca *d'intermediació comercial*, com el model d'interacció econòmica més comuna entre la burgesia tortosina i la de la resta de Catalunya amb interessos al sud del Principat.

Aquest model tenia com a finalitat l'obtenció de mercaderies per part del comerciant capitalista, en aquest cas, la companyia d'en Fidel Moragas. El negoci de l'exportació consistia en saber en tot moment les necessitats d'un determinat mercat regional i ser coneixedor de les disparitats de preus d'algun determinat producte a diferents punts del Principat i del litoral mediterrani. Aquesta informació l'obtenia a partir d'una extensa xarxa d'observadors i lloctinents que informaven puntualment de la situació a escala regional. Tal figura, com ja s'ha esmentat, era la de Juan Moragas, però aquest es valia dels comerciants autòctons per a que li prepararessin les comandes que rebia des de Barcelona, on l'empresa Fidel Moragas i Cia estava establerta. Així doncs, la forma d'actuació consistia en que el comerciant tortosí rebia la comanda d'un determinat producte, i el comerciant s'encarregava de recollir-lo entre els productors del territori, preparar-lo i deixar-lo a punt per a ser embarcat al port de Tortosa o al port dels Alfacs. El comerciant tortosí li passava la factura on detallava l'origen de la mercaderia, el preu a la que ho havia pagat, els costos de transporta fins al port, la càrrega i descàrrega del producte, la mà d'obra emprada i els costos d'emmagatzematge (ja sigui amb la compra de bótes o pipes, en cas de ser mercaderia líquida -com l'oli o el vi, o en caixes i dipòsits) i els impostos que gravaven la mercaderia, com ara lleudes, imperiatges,

³³⁸ AHT, fons Moragas, top. 2613.

ribatges, mesuratges, etc. Al final del còmput, s'hi afegia una comissió del 2%, que entenem que era el preu del servei d'intermediació.

El transport al punt de comercialització, algunes vegades apareix comptabilitzat com un servei més, i d'altres no. Quan ho fa, el comerciant estipula a la mateixa factura el patró del vaixell contractat, la càrrega, el punt de destí i el consignatari qui havia de recollir-ne la mercaderia.³³⁹

Finalment, esmentem el model de *contractació*, que podria assimilar-se a l'anterior, però designa acords entre parts a llarg termini. Tal és el cas del contracte entre Remisa i Fill i Fidel Moragas i Fill pel subministrament de sal per als alfolis de Barcelona, Mataró, Blanes, Sant Feliu, l'Escala, Vilanova i Tarragona entre 1805 i 1808.³⁴⁰ Acordaren que subministraria entre 80.000 i 90.000 fanegues de sal (com a mínim) anualment, i que el preu es determinaria en funció del preu de mercat, inclòs el transport, a partir dels informes segellats pels administradors de cada alfóli en funció de la sal importada per Ramisa. Aquest era un contracte important i que assegurava uns ingressos fixos a 3 anys vista per al comerciant tortosí i per a qui tenia els drets d'explotació de les salines del delta.

Cal esmentar, igualment, la importància d'aquestes comandes comercials, ja que activaven l'economia regional donant sortida als seus productes agràries i alimentava tota una indústria complementària –o subalterna- basada amb productes i serveis necessaris per aquella mobilització de recursos: en primer lloc en destaquem el sector de traguers i llaguers. El tram final de l'Ebre era molt perillós per a determinats calatges de vaixells, doncs, per a molts, el sol fet de aproximar-se al delta en formació podia significar el naufragi. Per això, les drassanes locals construïen una classe de vaixells amb un calat mínim que podia desplaçar-se per aquell tram de riu d'escassa profunditat sense problemes.

³³⁹ El model d'intermediació descrit, s'ha perfilat a partir dels expedients d'en Ramon Jordana amb una comanda de 100 quintals de sabó (3/8/1805), l'expedient de Francisco Javier Larrosa, amb una comanda de 478 càntirs d'oli -17 pipes d'oli- (24/1/1821) i l'expedient de Vídua de Passanau i fill amb 280 cuarteres de civada (13/12/1805). AHT, fons Moragas. Top 3685, 2466 i 2714 respectivament.

³⁴⁰ AHT, fons Moragas. Top. 2613.

Els patrons de vaixell, els compradors d'aquestes embarcacions, oferien els seus serveis de transport a totes aquelles empreses (autòctones o no) que sol·licitessin l'extracció de mercaderia fora dels perills de l'estuari de l'Ebre.³⁴¹

El mateix succeeix amb els traginers. Carruatges de tracció animal recorrien els deficients camins de la regió, tot conduint els productes agrícoles del territori, cap els punts de concentració i emmagatzematge, especialment a aquells punts que tenien duana, necessària per a que l'exportació seguís l'estricta legalitat. No hi ha dubte que es dinamitzà moltíssim el sector logístic. Tres socis i un patró de llagut eren suficients per comprar una petita embarcació a les drassanes tortosines i posar-se al servei de les múltiples exportacions de qualsevol altra empresa.

Els llibres de comptes de la Companyia d'Aragó, per exemple, apareixen multitud de noms de patrons i traginers que participaven de la logística de les societats més grans, cosa que generava una activitat econòmica terciària que esdevingué punt de partida de força dipòsits de capital familiar, de fet, els únics que restaran un cop finalitzades les turbulències polítiques de les tres primeres dècades del s. XIX.

Tal condició de semivinculació o semidependència respecte una companyia més gran pot prendre's com a model del paper que jugaren les burgesies locals davant un desplegament de capitals tant important sobre la regió de l'antic corregiment de Tortosa i que superaven en escreix qualsevol estructura organitzativa o d'extracció de cereals i mercaderies per l'Ebre existent abans de la seva implantació.

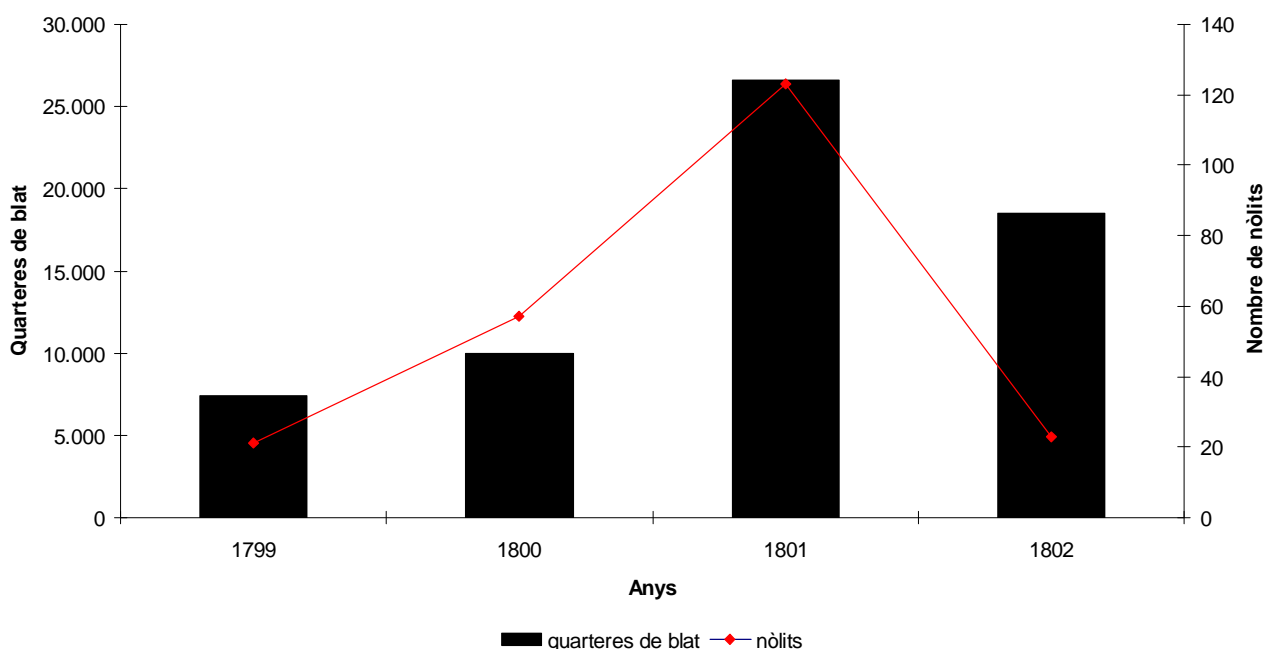
Tanmateix, seria incorrecte afirmar amb rotunditat que no existia una activitat autònoma de part de la burgesia ebrenca en el camp de l'exportació. Un bon exemple el tenim en els contractes de subministrament de la junta d'abastiments de blat de la ciutat de Barcelona. El fons de la junta de sanitat de la capital catalana ha conservat un registre dels desembarcaments de les càrregues de blat força continuat dels anys de tombant de s. XVIII al s. XIX, concretament dels anys del 1799 al 1802, on es detalla l'origen del

³⁴¹ Disposem un cas d'exemple pràctic amb l'oferta del servei de Ramon Escardó. Aquest patró havia estandaritzat força el seu modus operandi, i s'ha conservat a l'arxiu Corona d'Aragó un imprès emplenat amb les dades d'un dels seus clients: A l'imprès s'especificava el nom del patró, el seu logotip, el nom del seu client, la descripció del nòlit, el seu preu, el punt d'embarcament i el lloc i la persona destinatària. S'acompanyava, a més, un contracte amb el qual el patró hipotecava el propi vaixell com a garantia de la mercaderia que carregava.
ACA, Reial Audiència, Tribunal de Comerç, num 7551. Any 1804.

blat, és a dir, el perceptor de les rendes aragoneses, l'intermediari, és a dir, el comerciant distribuïdor, i finalment, qui és el destinatari, en aquest cas, la *Junta de abastos*. Aquesta font ens dóna una nova perspectiva per entendre el funcionament del sistema d'extracció de la renda, ja que el punt de vista no radica en el perceptor, com en el cas de les companyies d'arrendaments, ni en el de l'intermediari, com en el cas de l'activitat de Moragas. Aquesta font fou creada per l'últim encaix del sistema, el desembarcament i l'entrega al consumidor.

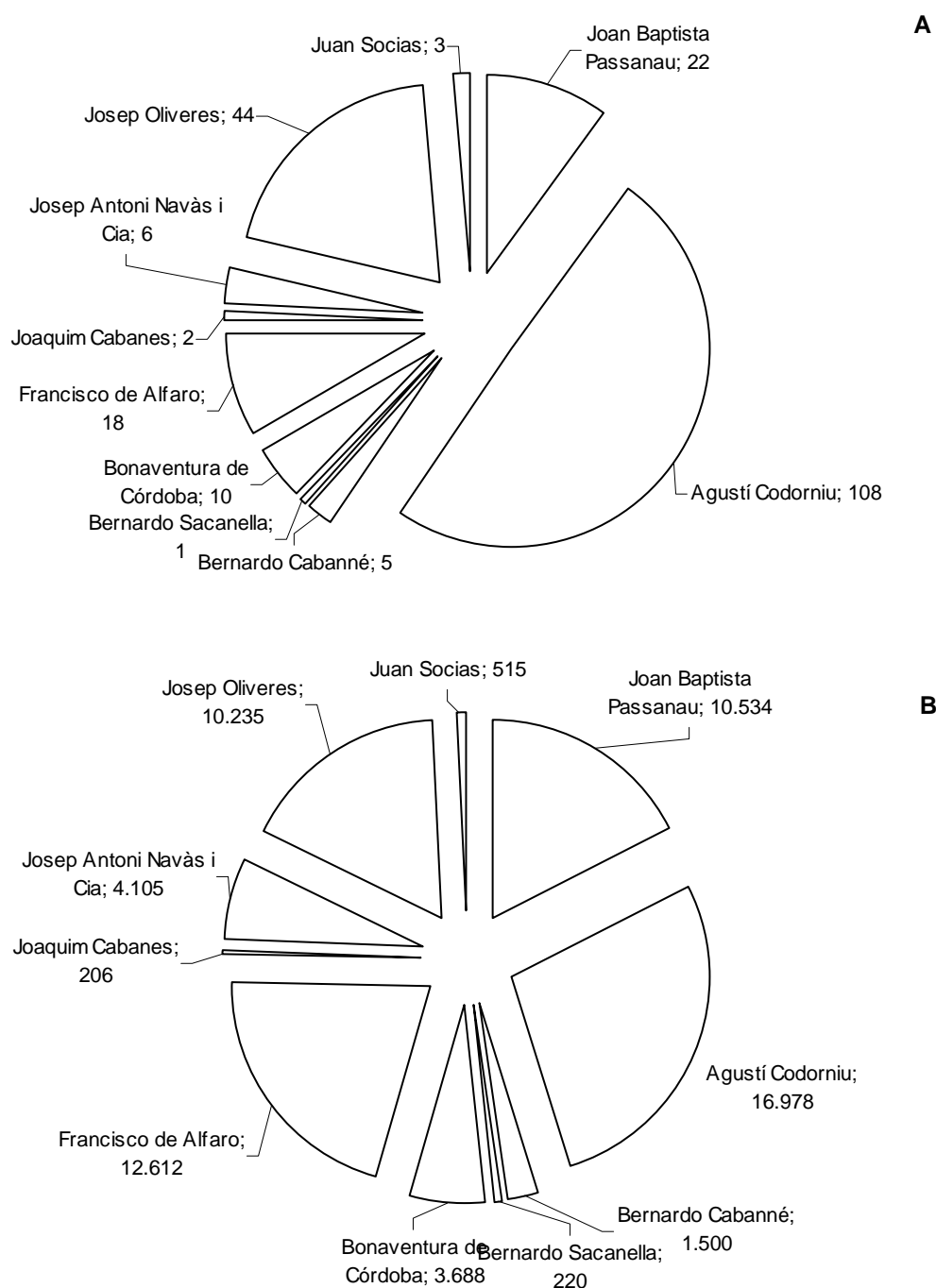
Els comerciants, a les butlletes que s'omplien el dia de realització del nòlit, indicaven el nom del patró i el seu salari (per unitat de càrrega), a compte de qui anava (el nom de l'intermediari comercial), i l'origen del blat (el nom de la companyia perceptora de les rendes), i, en alguns casos, les localitats originàries del forment. Per evitar elaborar una taula feixuga amb els 225 registres treballats, proposem una petita infografia dels resultats des de diferents perspectives: volums de blat anuals, segons la procedència del patró del vaixell i segons comerciant intermediari i la companyia que subministrava el blat.

GRÀFIC 3.3: Quarteres de Blat i nòlits encarregats per intermediaris tortosins en destí a la *Junta de abastos* de la ciutat de Barcelona (1799-1802)



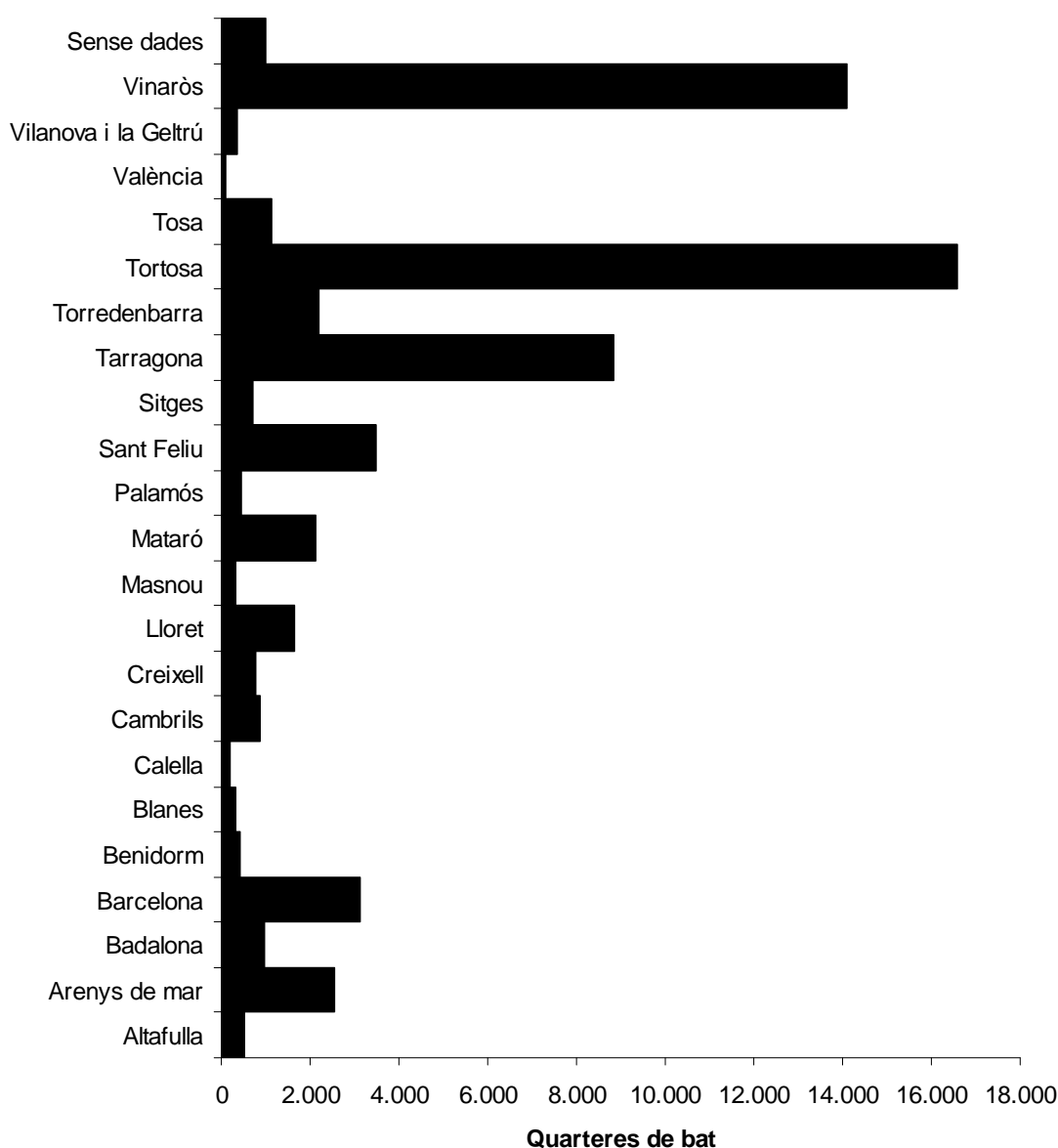
FONT: AHCB, fons sanitat, top XII-1/C40 i Top 1L.XII-4 /C33. Elaboració pròpia.

GRÀFIC 3.4: Nòlits (A) i quarteres de blat (B) enviats cap a la *Junta de Abastos* de Barcelona, segons intermediari tortosí (1799-1802)



FONT: AHCB, fons sanitat, top XII-1/C40 i Top 1L.XII-4 /C33. Elaboració pròpia.

GRÀFIC 3.5: Quarteres de blat transportades de Tortosa a Barcelona a compte de la Junta de Abastos d'aquesta ciutat, segons la matrícula del patró d'embarcació (1799-1802).



NOTA: les xifres totals, malgrat que els tres gràfics es basen amb la mateixa font no coincideixen degut a que algunes butlletes tenien informació parcial, és a dir, aquestes han estat contemplades en alguns casos, i en alguns altres no.

FONT: AHCB, fons sanitat, top XII-1/C40 i Top 1L.XII-4 /C33. Elaboració pròpia.

Hem constatat que, de la mateixa manera que succeïa amb les collites de blat de l'Aragó, aquella inestabilitat lògicament es traslladava a les quantitats transportades cap a Barcelona. Malgrat que aquí s'ha plasmat els nòlits encarregats per un destinatari concret, com era la Junta de Abastos de la ciutat comtal, creiem que aquesta institució era perfectament representativa de la demanda de forments del litoral català. A la

primera gràfica veiem com els volums de blat evolucionaren al tombant de segle pe reduir-se substancialment l'últim any contemplat.

L'eix secundari, el dels nòlits, malgrat no ser important en quant als volums transportats, sí que ens dóna fer de quin era el desenvolupament d'aquest comerç particular. Un elevat número de nòlits significa que el transport es realitzava amb petites fraccions, la qual cosa produïa inevitablement l'encariment del blat a peu de plaça, ja que els patrons de vaixell cobraven entre 6 i 9 sous per quartera en funció de la capacitat del llagut. La mitjana de quarteres per nòlit l'any 1799 era de 354, mentre que l'any 1802 era de 806. Tanmateix, cal tenir en compte que les diferències no eren tant pronunciades com podria semblar, ja que l'estadística està contaminada per la presència d'algun *jabeque* d'alta capacitat que carregava a Tortosa. En qualsevol cas, el viatge habitual era la càrrega d'un llagut capaç de transportar entre 200 i 500 quarteres de blat.

Pel que fa a les persones que exercien de mitjanceres entre l'oferta procedent dels comerciants que disposaven del blat d'Aragó i el destinatari Barceloní, cal dir que Tortosa tenia el negoci força repartit, sobretot si ens fixem amb la gràfica circular de les quarteres de blat que van comisionar cadascun d'ells. Cal apuntar, però l'excepció de Francisco de Alfaro el qual exercia tant de proveïdor per a altres comerciants, com de intermediari que feia tractes directament amb Barcelona. Cadascun d'ells, mantenia una relació comercial estable amb arrendataris de drets d'Aragó. Així, per exemple, Joan Baptista Passanau comprava el blat a Antonio i Felip Castellví, de Flix, Bonaventura de Córdoba el comprava al propi Francisco de Alfaro, l'Agustí Codorniu comprava la mercaderia a Vicent Montfort, de Fraga, i Josep Oliveres la comprava a Josep Cabestany. Aquest mercat, tanmateix, no estava tant fraccionat des de l'òptica dels patrons de vaixell. La meitat dels nòlits els encarregava Agustí Codorniu, seguit d'Oliveres i Passanau. La presència dels altres era residual, encara que, lògicament concentraven les càrregues amb nòlits superiors.

Creiem que aquest fet està íntimament lligat a l'estacionalitat de les collites i la capacitat d'emmagatzematge dels arrendataris. Des de l'òptica comercial, era estratègic realitzar enviaments petits er tal de poder aprofitar les ocasions en les que la compra del blat a la plaça barcelonina assolía pics de preu.

Finalment, la gràfica de les matrícules dels patrons de llagut preten posar en evidència que la extracció del blat aragonès per l'Ebre no era, ni molt menys un monopoli de la

burguesia de les Terres de l'Ebre, sinó que estava totalment integrat en el sistema logístic litoral mediterrani. Malgrat que Tortosa i Vinaròs hi tenien l'hegemonia, hi ha una certa regularitat en la participació de patrons de tota la costa catalana, que aprofitaven aquest mercat centrat a les terres de l'Ebre com un espai de negoci més entre tots els punts d'exportació i importació de la costa mediterrània.

4.4.2. Alguns perfils coneguts de comerciants ebrencs a la segona meitat del s. XVIII.

S'ha cregut convenient realitzar un exercici d'aproximació als perfils d'alguns comerciants especialment actius al llarg de la segona meitat del s. XVIII i principis del s. XIX per tal de trobar un encaix entre els models que s'han intentat analitzar des de l'òptica externa, és a dir, des de la visió particular de les companyies comercials de la resta de Catalunya, amb les realitats existents des de l'òptica del comerciant que encaixa a la nova infraestructura comercial que aterra sobre les Terres de l'Ebre.

No es tracta, tanmateix, de fer la història d'algunes famílies o persones, sinó buscar un retrat de quines podien ser les activitats reconegudes per aquells comercians, i intentar quantificar el volum de capital que aquelles persones manejaven.

La font més adequada de què disposem per tal de fer n retrat d'aquelles característiques i amb una cronologia emmarcada a l'últim terç del s. XVIII són els informes i interrogatoris realitzats sobre aquells comerciants tortosins que desitjaven ser admesos al cos de comerciants de Barcelona. Es tracta d'unes declaracions jurades per part d'altres comerciants, clients, patrons de vaixell i altres personalitats de Tortosa o cualsevol altre lloc, amb el que es demanava si el seu capital superava les 150.000 lliures catalanes, no era *fill de família*, ni tenia botiga oberta a Tortosa o Barcelona.

Malgrat que la font s'adequa molt a l'objectiu que aquí ens proposem, té com a inconvenient el fet de restringir la informació a aquells comerciants interessats a exportar –que és la finalitat última de voler ser reconegut com a matriculat de comerç de la ciutat comtal- i per tant obvia tota una franja molt representativa de mercaders que es limiten a actuar pel territori i que són l'autèntica trama local de les companyies de comerç i arrendatàries de diversa mena.

Així mateix, disposem d'una segona font, aquest cop documentació generada per la pròpia Junta de Comerç del Principat, i que categoritza el capital disponible per part dels comerciants del corregiment de Tortosa. Identifica el nom dels comerciants, la ciutat o poble d'on procedeix i el capital disponible segons sectors comercials. Aquesta font ens permetrà apreciar les diferències interregionals i l'enfocament comercial que a cada lloc impera.

TAULA 3.4: Declaracions de patrimoni i capital segons els informes per entrar al cos de comerciants de Barcelona (1764-1790)

	Josep Matheu		Francisco Traval e hijos		Salvador Lledó	
	Concepte	Lliures	Concepte	Lliures	Concepte	Lliures
Notes familiars	Pagés de Xerta					
Patrimoni immobiliari	2 cases a Xerta	4.060				
	11 finques	9.680			Casa a Tortosa	3.000
Capital efectiu		8.000				3.000
	Caps de bestiar	2.400	Introducció i			
Capital comercial circulant	Comercia amb l'Aragó	3.686	extracció de grans i			
	amb grans, oli, ferro,		fruites des d'Aragó i			
	llanes, sedes i sabó.		exportación a Europa		Operacions	
			i Amèrica	-	comercials a Castelló	6.832
Mercaderia emmagatzemada					Oli a Tortosa	1.500
					Drets del Capítol a	1.400
Interessos en arrendaments					Calaceit	
					Drets del bisbat a	1.700
	-	-			Castelló	
	Vaixell d'Escardó	200				
Capital invertit en vaixells	Juan Murrah (Mataró)					
	Roc Oliver (Mequinença)					
	Juan B. Martí (Xerta)	500			Interès 1/8 de 3	
	Josep Antonio Albe				vaixells de mar	
Capital invertit en industries			Foment de fàbriques	-		
	Fàbrica de sabó		Fàbrica de sabó	-		
Capital financer			Mitjancer de lletres de			
			canvi	-		
			Interessos en bancs	-		

FONT: BC, fons Junta de Comerç, lligall V, num 16. i lligall XLV, num, 43, 44 i 72.

Les conclusions que podem extreure del plantejament d'informació del quadre anterior és que els comerciants ebrencs disposaven d'un capital fragmentat en diverses empreses relacionades amb l'exportació. L'especulació de preus de cereals i fruites es combinava amb la consecució de drets d'explotació de rendes eclesiàstiques.

En quant a matèries primeres, comerciaven amb fusta i ferro, l'extracció dels quals es procedia per via fluvial. En menor mesura invertien part dels capital disponible en la transformació de productes, especialment el sabó, producte per al qual la comarca de Tortosa era especialment adequada per a la seva fabricació gràcies a l'abundància d'oli i barrella, les principals matèries primeres.

Finalment, culminen les seves actuacions amb les exportacions pròpiament dites. Alguns d'aquests comerciants participaven activament en l'extracció dels productes agràries, adquirint participacions en el capital i risc dels viatges i el transport de mercaderies, tant a curta escala, com a escala intercontinental, Desconeixem, no obstant, si aquestes operacions es realitzaven a títol personal, o com a part de les activitats generades arran de la seva vinculació amb empreses amb inversions de capital a gran escala.

TAULA 3.5: Capital circulant comptabilitzat al corregiment de Tortosa. En lliures catalanes. 1800.

	Arrendaments	Bestiar	Blats, farines i fruits	Comerç / logística	Botigues i venda al detall	TOTAL
Arnes		2.350				2.350
Alcanar	3.000		200	800		4.000
Amposta			350	500		850
Flix	7.000	2.000	24.500	21.500		55.000
Gandesa					8.000	8.000
Mora	18.060				3.500	21.560
Horta					2.850	2.850
Tortosa	28.800	3.500	2.000	700		35.000
TOTAL	56.860	7.850	27.050	23.500	14.350	129.610

NOTA: La pròpia font ja adverteix que hi manquen dades provinents d'alguns dels comerciants més importants de la regió, com ara els Escofet o els Córdova, per part de Tortosa, els Ravanals, de Xerta, o els Antonino de Flix.

També cal advertir, que la distribució sectorial no és del tot acurada. Per a alguns comerciants, apareixia el capital agrupat en diversos sectors que ens ha estat impossible desagregar: Arrendaments-bestiar-blat // Oli-Blat // Bestiar-arrendamnets // Arrendaments-comerç etc.

FONT: BC, Junta de Comerç, lligall IX, caixa 14, num 6, fol 68. *Relació de persones que a la ciutat de Tortosa i pobles de la seva jurisdicció, comercien en arrendaments, fruits, bestiar i grangeries.* Elaboració pròpia.

Aquest quadre intenta ubicar geogràficament i sectorial la mena de capitals i les quantitats del mateix de què disposaven les burgesies comercials del territori. Malgrat les limitacions de la font, especificades a la nota del quadre, val a dir que la classificació que la font ofereix és força reveladora, doncs confirma la preeminència de cinc subsectors comercials importants al corregiment: Els arrendaments encapçalen el rànquing amb força distància. Val a dir, però, que el comerç d'arrendaments va necessàriament lligat al comerç de productes agraris, sobretot quan aquells es cobraven en espècie. El curs final de l'Ebre constituïa la sortida tradicional del blat de l'Aragó fins la implantació del ferrocarril, i d'aquí també rau la importància del que la font anomena simplement comerç, però que fa referència a tot allò relacionat amb la logística i el transport. Finalment, tanquen les xifres el secor botiguer i el de comerç de bestiar. Amb volums de capital més modestos.

Val a dir, però, que aquestes quantitats equivaldrien al capital autòcton invertit al seu corregiment, i no es comptabilitza pas el capital forani que hi ha invertit. Da'quí que s'explica que en conjunt (i atenent a les limitacions de la font) només es comptabilitzen 130.000 lliures de capital comercial, xifra totalment insuficient com per arrencar qualsevol tipus d'industrialització del territori

Independentment d'això, les dues fonts tractades a aquest epígraf ens permeten apreciar una burgesia regional heterogènia, vinculada, per un costat als interessos de grans companyies que actuaven a escala supraregional, però també comerciants i petites societats que tenien com a principal característica la multisectorialitat, circumstància que els feia especialment lleugers per sobreviure en una economia regional no especialitzada, però a la vegada, difícilment el capital assolit per les seves activitats podria prosperar sense focalitzar-se en un sector econòmic específic. La principal conseqüència de tot plegat serà que durant generacions es mantindrà aquest model de burgesia oportunista que frenarà, en la mesura de les responsabilitats que tenien en les seves mans –evidentment, existien altres factors- una possible arrencada industrial.

4.4.3. Un exemple d'explotació indirecta. La disponibilitat de capital mercantil com a factor de posicionament en un mercat obert.

Hem cregut convenient realitzar un breu exercici de distanciament respecte les relacions entre empreses per abordar la idea de que l'obtenció d'un posicionament dominant sobre un mercat determinat, no necessàriament havia d'anar acompanyat de la privativa sobre una determinada renda (com seria el cas dels arrendaments d'impostos), sinó que la mateixa dinàmica mercantil propicià, ja entrats al s. XIX, la consecució d'unes condicions de comercialització que resultaven més atractives per als productors locals, que no pas les ofertes per la burgesia exportadora autòctona.

Vegem l'exemple de l'extracció d'oli per part de Fidel Moragas durant el primer any del Trienni Liberal.

TAULA 3.6: Partides d'exportació d'oli realitzades per Fidel Moragas i Cia. des del port de Tortosa a Marsella.
Volums, preus i impostos (1820-1821)

Data	Unit. d'oli	Unit. de capacitat	HI. (*)	Patró del llagut o capità del vaixell	Port	Preu mercaderia (duros)	Despeses addicionals	Total (duros)	Duros/pipa (**)	% de despeses logístiques i impositives	Duana	Imperiatge	Lleuda	Ribatge	Carretatge	Mesuratge
07/6/1820	64	pipes	384	Josep Ferré	Tortosa	6.039	213	6.252	94,36	3,41	•	•		•	•	•
07/6/1820	64	pipes	384	Josep Ferré	Tortosa	6.038	213	6.251	94,34	3,41	•	•		•	•	•
11/8/1820	78	cascos	468	Manuel Costa	Fangar	7.389	257	7.646	94,73	3,36	•		•		•	
13/9/1820	90	pipes	540	Josep Carpi	Tortosa	8.851	176	9.027	98,34	1,95	•		•		•	
11/2/1821	30	pipes	180	Joaquim Cartes	Tortosa	2.218	222	2.440	73,93	9,10	•		•			
11/2/1821	54	pipes	324	Joaquim Cartes	Tortosa	4.309	402	4.711	79,80	8,53	•		•			
27/2/1821	55	pipes	330	Josep Marí	Tortosa	4.135	411	4.546	75,18	9,04	•	•	•			
27/2/1821	55	pipes	330	Josep Marí	Tortosa	4.029	410	4.439	73,25	9,24	•	•	•			
27/2/1821	28	pipes	168	Josep Marí	Tortosa	2.112	213	2.325	75,43	9,16	•		•			
27/2/1821	4	pipes	24	Josep Marí	Tortosa	260	26	286	65,00	9,09	•	•	•		•	
27/2/1821	13	pipes	78	Josep Marí	Tortosa	953	89	1.042	73,31	8,54	•		•		•	
08/4/1821	30	pipes	180	Joan Cachot	Alfacs	2.352	311	2.663	78,40	11,68	•		•		•	•
11/4/1821	113	cascos	678	Gin Gibert	Alfacs	8.518	1.136	9.654	75,38	11,77	•		•		•	•
13/6/1821	30	pipes	180	Juan Francisco Rival	Fangar	2.221	286	2.507	74,03	11,41	•		•		•	•
17/6/1821	37	pipes	222	Juan Francisco Rival	Fangar	2.621	358	2.979	70,84	12,02	•		•		•	•
24/6/1821	15	pipes	90	Juan Francisco Rival	Fangar	938	138	1.076	62,53	12,83	•		•			•
24/6/1821	15	pipes	90	Juan Francisco Rival	Fangar	1.030	146	1.176	68,67	12,41	•		•			•
01/5/1821	45	cascos	270	Josep Salamó	Tortosa	3.344	324	3.668	74,31	8,83	•		•		•	•
20/5/1821	118	cascos	708	Severe Jourdan	Fangar	9.100	1.191	10.291	77,12	11,57	•		•		•	•
08/7/1821	30	pipes	180	Juan Francisco Rival	Fangar	2.215	286	2.501	73,83	11,44	•		•		•	•
05/8/1821	60	pipes	360	Pere Juan Pons	Fangar	4.600	576	5.176	76,67	11,13	•		•		•	•
05/8/1821	30	pipes	180	Pere Juan Pons	Fangar	2.335	288	2.623	77,83	10,98	•		•		•	•
Total	1.058	pipes	6.348			85.607	7.672	93.279	80,91	8.22						

(*): La conversió d'unitats de capacitat s'ha elaborat a partir de la següent correlació: una *pipa* són entre 28 i 29 càntirs; el *casco*, uns 27 càntirs aprox. El càntir tortosí són 21,71 litres. Per tant calculem la capacitat d'una pipa o un casc entre 588 i 632 litres. Acceptem com a vàlid, doncs, una **pipa de 600 litres (6 HL.)**

(**): Els duros / pipa s'han calculat a partir del preu de la mercaderia, per tant, no s'hi comptabilitzen ni sous, ni transport, ni impostos.

FONT: AHT, fons Moragas, top 2573. Elaboració pròpia.

Aquest quadre sintetitza el continu de dades comercials més extens que hem pogut localitzar sobre operacions comercials d'una determinada empresa amb interessos creats al territori de Tortosa. El fons Moragues ha conservat una relació de factures que incloïen negocis en vi i aiguardent amb Benicarló (Baix Maestrat, Castelló) i d'oli amb Tortosa, sent aquestes últimes les que s'han recollit al quadre.

A diferència de les formules comercials que els Moragas utilitzaven amb comerciants locals, en aquest cas trobem una gestió directa de la transacció comercial entre el productor (o transportista, en el cas de que fos oli aragonès) i l'exportador. No hi ha dubte que era el producte amb més valor comercial produït per tot el territori, i a tal efecte, Joan Moragas disposava de magatzems i contractes directes amb diferents patrons de llagut o vaixells que portaven les diferents remeses al port marsellès.

L'interès de la font rau, a part de que és una relació continua de 14 mesos de transaccions comercials que poden ser presos com un exemple de la intensitat dels negocis, en el detall en que descriu les despeses que es subscrivien a l'operació comercial, sent les despeses logístiques i les impositives un concepte que aquí hem cregut convenient separar del cost del producte com a tal, per poder calcular la proporció de diners que podia absorbir el territori, ja sigui en forma de fiscalitat o en forma de preu dels serveis logístics necessaris per a l'exportació, especialment el transport regional (el preu del nòlit del vaixell no es contempla, i per tant no ho podem tenir en compte).

Així doncs el primer que hom pot destacar és la irregularitat –o la concentració de les comandes, concentrades sobretot als mesos de febrer, abril, maig i juny. Es tracta, sens cap mena de dubte dels productes de la collita anual. La collita de les olives es concentra entre els mesos de novembre i març –segons l'any i el volum de collita pot allargar-se una mica més- i que a partir d'aquest moment, la mòlta ja deixa el producte preparat per ser exportat.

Pel que fa als volums i la concentració cronològica de les partides exportades interpretem que el factor limitador és la capacitat del vaixell, que rarament supera les 60 pipes, i a la possibilitat que el nòlit fos compartit amb altres remeses de mercaderia, i que, en conseqüència, els costos de transport fossin més optimitzats. Les quantitats, tanmateix, no són gens menyspreables. Si ens fixem amb l'exportació de l'any 1821, any per al que tenim la sèrie de partides completa, un sol exportador extreu fins a 762

HL. d'oli per un valor de 64.103 duros. En quant al preu, cal destacar l'alta volatilitat dels preus (la columna duros/pipa), fet que posa en evidència una situació de mercat molt fraccionat, a més de la compra de diferents qualitats d'oli, casuística que a la taula no s'ha tingut en compte

Cal preguntar-se sobre aquesta mercaderia, que lògicament portada al port de Marsella garantitza la viabilitat econòmica de la transacció, quina plusvàlua genera a nivell de serveis oferts pel territori. Doncs, tenint en compte que s'ha calculat conjuntament serveis i fiscalitat, ja que la font així mateix ho feia sota el concepte *otros gastos* hem calculat el pes relatiu que aquesta meitat de la factura significava sobre el preu total. El resultat és el següent: el cost dels serveis, i per tant, el benefici que extreuen els sectors econòmics que ofereixen serveis, o que l'administració –local o estatal- retén en concepte d'impostos en cap cas supera el 13% (8,22% de mitjana).

Finalment, en quant a la fiscalitat, hem localitzat fins a sis impostos diferents, tres dels quals afecten al trànsit general de mercaderies (duana, imperiatge i lleuda³⁴²), i els tres que resten, el de ribatge grava el pas del riu, el carretatge és un impost sobre el tràfic terrestre i el mesuratge és l'equivalent al pes del rei, on les unitats de mercaderia són mesurades per un òrgan oficial, dret que a alçades del s. XVIII ja estava totalment externalitzat i es cobrava com un impost més.

De tots aquests impostos, únicament de l'imperiatge tenim constància de què es cobrés per l'ajuntament, la resta estava en mans del govern o subarrendat per part del reial patrimoni.

La qüestió de l'impost de l'imperiatge fou un tema molt controvertit, ja que, a diferència de la lleuda que estava en mans del Reial Patrimoni, l'imperiatge era d'Hisenda. L'ajuntament de Tortosa sempre es resistí a aquest impost, doncs la ciutat en cobrava un d'homònim des del 1394. El debat sobre la imposició del periatge -o imperiatge- a tot el Principat fou una iniciativa situada, segons l'expedient de la Junta

³⁴² El tràmit sobre l'abolició de la lleuda no es començà a plantejar fins al 1837, a partir d'un expediente promogut per un comerciant de Lleida, el senior Martorell, que es queixava de l'impacte negatiu per al comerç. Era un impost existent des de l'edat mitjana grabava tot el trànsit de mercaderies que passés pel cap de Tortosa (50 o 60 milles) per mar o per terra, tot entrant al Principat, i amb això, antigament es finançava la defensa de la costa. Entrats al s. XIX, l'impost esdevingué motius de queixa i de pèrdua de competitivitat, ja que lluny de finançar infraestructures, només servia per a enriquir els especuladors que subarrendaven els drets de l'impost.

BC, fons Junta de Comerc, lligall 68 caixa 94 num 4.

de Comerç del 1825, 4 anys després de les factures d'en Moragas on es cobrava tant la lleuda com l'imperiatge.

La controvèrsia era, per tant, de saber qui es quedaria els beneficis de l'impost. La Junta de Comerç volia que aquest nou impost del 2,5% sobre el valor de la mercaderia importada al Principat (fet que fins llavors únicament es feia a Barcelona) financés les despeses de la instrucció pública, però Tortosa sabia que l'aplicació d'aquella mesura implicaria, no només renunciar a una font d'ingressos, sinó també haver d'establir mesures de control sobre tota la franja fronterera amb l'Aragó, doncs l'imperiatge tortosí només s'imposava sobre els fruits del port.

En aquesta qüestió l'administrador de la duana de Tortosa advertí que caldria establir el cobrament d'un recàrrec per afrontar les dificultats que suposen el manteniment de col·lectors a Amposta, Xerta i Mora d'Ebre, així com d'altres per a cadascuna de les portes de Tortosa, especialment al pont.³⁴³ A més, advertia que pobles com Horta, Batea o Corbera i especialment Xerta s'hi feien "importants dipòsits d'oli" procedents d'Aragó i que posteriorment l'anaven extraient poc a poc per mar o per terra cap a Catalunya, València o altres províncies del regne, però els comerciants sempre afirmaven que tot l'oli que transportaven procedia de terres del Principat per evitar pagar l'impost d'importació.

El debat sobre tot plegat és un pols interessant entre les diferents administracions per aconseguir la jurisdicció dels impostos o rendes feudals, i amb elles, el dret d'arrendar-ne els drets, beneficiar-se'n dels seus productes, i poder jugar la carta política en l'entramat de concessions que s'emascarava al darrere de les tabes d'arrendament.

Quant a les jurisdiccions de la fiscalitat i la seva evolució, s'abordarà a un epígraf successiu, però per la part que aquí afecta, els impostos, independentment de les mans a les que havien d'anar a parar, tenien encara a alçades de la tercera dècada del s. XIX una varietat sorprenent, però sobretot un component d'arbitrarietat força greu, doncs no tots els drets es cobraven sempre, encara que l'operació comercial fos la mateixa. El nivell de descomposició del sistema era evident, i l'oferta de productes de la regió no era tant excepcional com per a que alguns comerciants poguessin replantejar-se

³⁴³ BC, fons Junta de Comerç, lligall 20 caixa 29 num 10. p. 8 i ss.

comerciar a Tortosa. La contracció econòmica que es produí a la regió al tombant de segle en fou una clara evidència.

4.4.4. L'altra burgesia. L'oligarquia terratinent i políticament influent: L'exemple del llibre de comptes de Plàcido de Riu.

Per obtenir un punt de vista més subjectiu sobre els models de negoci i comportament econòmic de la burgesia terratinent de les terres de l'Ebre del s. XVIII, cal trobar-lo en els llibres de comptes personals.

No hem localitzat altre exemple que el llibre de comptes de Plácido de Riu, el qual reflexa l'activitat econòmica entre 1711 i 1734, encara que es tracta de dates extremes que en cap cas aporten una visió exhaustiva. Es denota que el període més intensiu en el control de despeses va des del 1711 fins al 1717.³⁴⁴ Més enllà d'aquestes dates únicament aporta algunes informacions que es mostren totalment inconexes amb el càlcul dels totals dels diferents apartats del llibre. També cal fer notar que no podem fer servi la font per valorar la viabilitat econòmica de les seves operacions, ja que rarament s'anoten els ingressos; es tracta més aviat d'un espai on s'anoten únicament les despeses i portar un control de les mateixes.

Així mateix, aquesta informació es pot complementar amb la informació continguda a l'exhaustiu inventari dels béns de Plácido de Riu, que realitzà la seva vídua i usufructurària dels seus béns, Josepa Pastor tot just després de la seva mort.³⁴⁵ Aquesta font Alternativa, malgrat no ser tant rica en detalls com el llibre de comptes és una font interessant per adquirir la visió global i de tancament de comptes que li mancava a l'altre llibre.

Plácido de Riu venia d'una família ennoblida a mitjans del s. XVII i que ocuparen el lloc era el procurador Reial a Tortosa. D'ençà la mort del seu pare, Plácido de Riu ocupà aquest càrrec a partir del 1701.³⁴⁶ Segons aquest llibre de comptes, podem

³⁴⁴ AHCTE, fons municipal, papers, top 5636 *En aquest llibre se conté totes les compres de propietats rebudes y quitaments i tota altra especie de contractes fets per Don Plácido de Riu i Simó i Foix, com també los fruits se faran ab los orts y masos. Comensant des de primer de gener 1711.*

³⁴⁵ AHCTE, fons notarial. Fàbregues, caixa 1024, 13/11/1747.

³⁴⁶ ROVIRA GÓMEZ, Salvador-J: *Els nobles de Tortosa (segle XVIII)*. (1999). Tortosa. Centre d'Estudis Francisc Martorell. P. 171-172

identificar fins a 8 activitats que generaven moviment monetari i que afectaven a l'economia de la seva família.

En primer lloc, destaquem el negoci dels arrendaments i de la parceria. Aquesta activitat es concentra durant els primers anys del llibre de comptes i afecta a dos espais diferents: el forn d'obra de Tivenys i les illes del Pantà del delta. La gran part de contractes registrats evidencien la importància de l'economia informal i no monetaritzada encara existent a principis del segle XVIII.

En quant al forn de Tivenys, al tractar-se d'una instal·lació industrial, els arrendaments eren a curt termini, els que més a 3 anys, però el més habitual era un lloguer de pocs mesos, amb el que els arrendataris tenien temps suficient per poder-se fabricar els materials de construcció que necessitaven. A més el lloguer, tenia una doble composició: en diners i en teules fabricades. Hem notat que no existeix gaire proporcionalitat entre el preu i el temps arrendat. Possiblement això responia a clàusules particulars que Riu no va anotar al seu llibre de comptes.

La major part dels arrendaments són entregues de parcel·les de terra d'entre 5 i 20 jornals d'illes de terra no explotada a la partida del Pantà, al delta de l'Ebre, sobre les quals s'establia un preu d'arrendament anual i unes condicions pròpies dels contractes de mitgeria en quant a la producció obtinguda.

Riu, en alguns casos establia l'entrega de la llavor i l'entrega de la meitat de la collita o una proporcionalitat (*a raó de vuit caballons, un per a mi*).³⁴⁷ En alguns casos, s'introdueix una clàusula de *terratge*, segons la qual si l'arrendatari o parcer llaura un o dos jornals de terra campà contigua a la seva parcel·la, en pot disposar de la totalitat dels fruits durant dos anys. Aquest era un recurs força eficaç per estimular l'artifatge de noves terres i habilitar-les per al conreu, creant així nous espais amb els que establir nous arrendaments. Cal dir que l'interès en la realització d'aquesta mesura es feia palès amb el fet que Riu s'oferia a avançar els diners als seus arrendataris per tal de que compressin una parella de bous per llaurar la terra.

³⁴⁷ Un *cavalló* és una piràmide formada per 10 garbes de blat. Aquesta fórmula per agrupar el cereal recol·lectat es convertí, a la vegada, en una unitat proporcional per redistribuir la producció agrària.

El pagament dels l'arrendament, era habitual realitzar-ho amb bestiar porcí, collita i part en diners, tot i que al tractar-se de contractes de parceria en la major part dels casos ens és impossible determinar-ne un preu total al que fer referència.

El seu patrimoni de *sitis* era extens: 2 illes fluvials (una d'elles la ja esmentada illa del Pantà) i una gran extensió de terra campa obtinguda dels establiments de terres del Reial Patrimoni que s'extén per l'hemidelta dret i que es situa entre els termes municipals d'Amposta, Sant Carles i les Cases d'Alcanar, l'extensió del qual és tant gran que ni tan sols la seva esposa és capaç de concretar-ne l'extensió a l'inventari de béns. Aquestes terres, però, o bé s'explotaven com a salines –en el cas de ser terreny adequat per això-, o bé s'establien en forma d'explotacions de minifundis, com ara la parceria que ja s'ha comentat, o bé es deixava per a l'explotació de la sosa. D'aquest negoci en parlarem detingudament més endavant.

Tanmateix, les explotacions agràries més productives eren els petits minifundis de regadiu situats a tocar el riu Ebre, entre Tivenys de Tortosa. Eren explotacions d'uns 3 jornals, majoritàriament plantades de fruiters, moreres i vinya, els quals estaven donats a parceria. N'hem contat fins a 6 parcel·les, algunes pròpies de la família i altres en contracte emfitèutic amb ordres religioses de la ciutat. Eren minoria, en canvi, les explotacions de secà, d'olivera i garrofer, de les quals únicament n'hem comptat 3 a l'inventari de béns, i responien a compres a carta de gràcia, la qual cosa situa aquestes finques en un àmbit més pròxim al negoci del crèdit, que no pas al de l'agricultura.

El negoci més extens i complex que exercia Riu era el de la compra-venda de bestiar. Aquest negoci el regia en forma de societat juntament amb Miguel Sentís, amb qui compartia beneficis i pèrdues al 50% i amb Pedro Rosés, qui és definit als llibres de comptes com “el seu pastor” i al qui li compren diferents partides de bestiar.³⁴⁸ El bestiar amb el que es comercia és principalment oví (ovelles, moltons i anyells), però també figuren compres de muls i bestia cabrí (segalles i crestons). Per altra banda, malgrat no pertànyer a l'empresa ni tenir-ne una vinculació directa com en el cas de Pedro Rosés, es disposa de múltiples noms de tractants de bestiar procedent de l'Aragó i

³⁴⁸ A l'inventari dels béns de Plácido de Riu, la seva muller enumera els deutes pendents de cobrar al negoci del bestiar. Segons aquesta font, la societat comandita a pèrdues i beneficis la portava amb Maria Gassià i de Miravall, mentre que al llibre de comptes, el soci era Miguel Sentís. Desconeixem la relació entre aquests dos personatges, encara que resultara molt probable de que es través de la seva vídua, qui restà com encarregada dels negocis del seu difunt marit, de la mateixa manera que Josepa Pastor assumirà els negocis de Plácido.

del nord del País Valencià.³⁴⁹ Aquesta activitat generava un moviment monetari en concepte de compres que es situava al voltant de les 4.000 lliures de plata valenciana i 2.130 caps de bestiar durant els dos últims terços del 1718. Tenim constància que al negoci hi intervenien els interessos generats per l'exportació de la llana i s'hi deduïen despeses de d'esquilar i pasturar (on creiem que s'imputava la despesa de Rosés), així com les despeses de nòlits de transport.

Dades més concretes podem treure del tancament de comptes de l'inventari de Plácido. La seva esposa separa els caps de bestiar amb interessos compartits en societat comandita i el bestiar propi de la casa. Així, pel que fa a la societat, aquesta disposava de ramats equins i vacuns. Presentem tot seguit un quadre amb els caps de bestiar disponibles per la societat a finals de 1747.

³⁴⁹ Segons els devitoris segos compte corrent que són relacionats a l'inventari de béns de Plácido de Riu, el mercat del bestiar equí es distribuïa entre Tortosa, Benicarló, la Galara, Amposta, Bot, Prat de Comte, Miravell, el Godall, Masdenverge, Paüls i Penyíscola, és a dir, el nord del País Valencià, la plana interior del Montsià i la Terra Alta. AHCTE, fons municipal, papers, top 5636 *En aquest llibre se conté totes les compres de propietats rebudes y quitaments i tota altra especie de contractes fets per Don Plácido de Riu i Simó i Foix, com també los fruits se faran ab los orts y masos. Comensant des de primer de gener 1711.*

TAULA 3.7: Ramats equí i boví de la societat contreta entre la Casa de Riu i Maria Gassià Pastor, segons el tancament de comptes del novembre de 1747.

	Bestiar	Edat	Caps
Ramat equí	Eugues de ventre		50
	Poltre	1 any	8
		2 anys	10
		3 anys	3
	Matxos	1 any	7
		2 anys	2
	Mules	1 any	2
		2 anys	3
		3 anys	3
	TOTAL RAMAT EQUÍ		88
Ramat boví	Vaques		92
	Vedells		90
	Bous		2
	Anoll	fins a 2 anys	4
	TOTAL		188
	Ramat boví (caps majors, mascles i femelles)		236
	Anolls		57
	TOTAL RAMAT BOVÍ*		293
	TOTAL CAPS DE BESTIAR		381

NOTA *: Existeix una disparitat de xifres entre el desglossament de tipus de caps de bestiar i el total del ramat boví manifestat per la pròpia font. Creiem que la diferència es troba en el número de bous, on un total de dos ens sembla un nombre poc realista en comparació al volum de caps de bestiar que la societat manejava. Hem cregut convenient presentar les dues xifres, però respectar a nivell del còput total dels ramats, el volum total expressat per la font.

FONT: AHCTE, fons notarial. Fàbregues, caixa 1024, 13/11/1747. Elaboració pròpia.

Per complementar el negoci de la compra-venda de bestiar, Sentís i Riu varen accedir a l'arrendament de l'abastiment de moltons i muls de les carnisseries de Tortosa. Aquest arrendament, que ocupà els anys 1717 i 1718, significà –segons les entregues anotades a la font- la cessió a les carnisseries de 1.639 caps de bestiar amb un valor total de 2.272 lliures de plata valenciana.

Sense abandonar l'àmbit comercial, cal denotar la implicació que tingué Riu en el negoci d'extracció de la sal de les salines dels Alfacs. Donat que exercia el càrrec de procurador reial a Tortosa, el contacte amb aquestes explotacions devia ser habitual doncs el rei hi tenia forts interessos, malgrat que l'explotació de les salines seguia,

teòricament sota jurisdicció comunal, però a la pràctica explotades sota règim d'arrendament a unes famílies que es perpetuaren en el negoci durant segles.³⁵⁰

Una d'aquestes famílies eren els propis de Riu, qui disposaven d'unes explotacions salineres homònimes i que estaven en funcionament des de mitjans del s. XVII.³⁵¹ Tanmateix, les salines que esmenta Riu al seus comptes creiem que no eren pas les seves, doncs únicament disposava d'una participació d'1/3 de la meitat de Pere Miravall, mentre que l'altra meitat pertanyia a Felip Monclús, ciutadà francès. Creiem que les salines a les que fa referència eren les salines del Rei també anomenades de Vilafamés que, segons Fabregat, foren venudes l'any 1702 a un consorci de diferents saliners de la zona. Creiem que aquest consorci –o un d'aquests– és precisament el que apareix ressenyat a la font que estem consultant, concretament a l'estadi de 1709, just al moment en que l'entyrada de Felip V a Tortosa provocà la reintegració de les salines al Reial Patrimoni. Aquesta eventualitat queda també palesa al llibre de comptes amb l'aparició i el control de les finances de les salines per part de Gregorio Álvarez, l'administrador de les Reials Salines.

Sembla ser, doncs, que la participació en l'explotació d'altres salines era una pràctica freqüent que sobrepassava de llarg el terreny de l'explotació particular i que es convertia en un entramat col·laboratiu on propietaris de salines i inversors participaven mútuament dels règims d'explotació i beneficis de les diferents salines existents a la plana deltaica. Així doncs, a banda de la participació en les salines del Rei, Riu participava també a les Salines de Curto, juntament amb Joan Oliver i Pere Pons i d'altres, actitud que segons Fabregat, s'emmarca en un intent de monopolització del sector que, arribat el borbó al tron espanyol, es va haver d'adaptar a un enfortiment del poder reial sobre el territori.

³⁵⁰ Fabregat esmenta que amb la conversió de les salines amb un estanc reial a partir del 1714, la documentació sobre l'explotació de la sal comença a ser una constant, contrastant amb la situació pretèrita on el paper del rei era intermitent degut a la supressió de les gabeles de la sal durant la baixa edat mitjana, a diferència d'altres salines de la Corona d'Aragó. Igualment, a partir del 1702, els principals famílies que explotaven en règim d'arrendament les salines, compraren els Drets Reials a Tortosa, Amposta i Benifallet i entre aquestes, les salines per 24.590 lliures, compra que, segons aquest autor es relacionava amb les negociacions de finançament de la imminent Guerra de Successió espanyola. Tanmateix, amb la presa per part de Felip V de Tortosa, les salines retornaren al Reial Patrimoni, encara que l'explotació romangué vinculada a les famílies que havien estat prou hàbils per passar-se a temps al bàndol felipista. FABREGAT, Emeteri: "Les salines dels Alfacs: origen i producció al segle XVIII" a Recerca. 4. 2000. p. 185-188 i 199-200 Així mateix, hem localitzat una còpia d'aquesta venda custodiada a l'arxiu de Tortosa: AHCTE, fons municipal, papers; Batllia, 159.

³⁵¹ Ibid. Fabregat (2000), p. 192

En quant a qüestions purament financeres, cal destacar la seva activitat com a prestamista i el pagament de les pensions dels censals. Sobre la seva activitat com a prestamista, al llibre de comptes s'intueix com una activitat força residual (únicament anota el préstec de 160 lliures de plata valenciana durant l'any 1713), però això no volia dir que, en termes reals fos una activitat que tingués un major desplegament o que es focalitzés en cronologies no contemplades pels llibres de comptes (ja s'ha anomenat que entre les explotacions de secà de què disposava Plàcido de Riu, una part important procedien de vendes a carta de gràcia, la qual cosa indica que aquesta activitat representava una activitat més important del que els documents conservats permeten entreveure.

El que sí que apareix amb una certa voluntat d'exhaustivitat, tant al llibre de comptes com a l'inventari és la relació de censals que tenia venuts Plàcido de Riu a les diferents institucions eclesiàstiques de la ciutat.

En quant als diners rebuts per part de Placido respecte els seus creditors, l'inventari de 1747 quantifica en un total de 1195 lliures de plata valenciana. En canvi, sobre els interessos que de Riu havia de pagar, únicament disposem de les dades del llibre de comptes. Entre 1711 i 1716 Riu pagà un total de 605 lliures de plata valenciana, de les quals, un 48,09% corresponen al capítol, 19,50% al convent de la Puríssima, un 16,52% a diferents particulars, un 14,38 al convent de Santa Clara i finalment un 1,48% al convent de la Mercè. El que cal remarcar és que les grans institucions censalistes eren les ordres regulars femenines de Tortosa, les quals agrupaven el 83,47% de les pensions de Placido de Riu durant la cronologia esmentada.

Finalment, en quant a càrregues financeres, també cal destacar les obligacions familiars i les càrregues fiscals. Al llibre de comptes s'hi reflectia el seguit d'entregues que féu Placido de Riu a la seva germana en concepte de dot preestablert als capítols matrimonials amb Gassià. Si bé el dot valorat, segons la font, en 1.200 lliures ja l'havia entregat el seu pare, al llibre de Placido apareixen un seguit d'entregues, tant a la seva germana, com al seu cunyat i fins i tot amb el seu nebot, Geroni Gassià de Riu.³⁵² Aquestes entregues, algunes d'elles en forma de partides de mercaderies i productes

³⁵² Segons el testament de Placido de Riu, Geroni Gassià havia estat designat com el seu hereu. AHCTE, fons notarial. Fàbregues, caixa 1024, 13/11/1747. Elaboració pròpia.

agrícoles, fan intuir que els negocis amb la família es tractaven com a assumptes familiars, i no pas com a afers comercials com els que ja hem ressenyat.

En conclusió, l'exemple del llibre de comptes de Plàcido de Riu ens apropa a una realitat estrictament regional i que s'allunya del model d'interacció amb altres oligarquies a una escala territorial superior. Amb aquest exemple hem volgut contrastar el model d'interacció comercial d'uns intermediaris lligats a les xarxes comercials del país, amb altres que, com els Riu, es concentren en una dinàmica d'explotació econòmica de les terres franques adjudicades durant el s. XVII i el s. XVIII així com immiscuir-se en el negoci de provisions de la ciutat, en el cas estudiat, en l'arrendament del subministrament de carn. El fet de no interaccionar, o fer-ho subsidiàriament, amb el gran comerç no implica, tanmateix, que es tracti d'una burgesia de menor potencial econòmic, ans al contrari, fou el model de burgesia agrària que aconseguí subsistir i lligar-se al territori durant més temps, mentre que la comercial s'extingí durant la crisi de l'antic règim, ja sigui via emigració o per absorció de les famílies ennoblides de la burgesia terratinent.

4.5. Els arrendaments d'impostos.

Fins aquí s'ha abordat tot allò que fa referència a la implantació territorial dels arrendaments dels drets senyorials, entesos com a empreses implantades sobre el territori que gestionen l'extracció de la renda senyorial en forma de mercaderia i la redirigeix cap als mercats que requereixen d'aquells productes. Igualment, a partir d'alguns estudis de cas, s'ha intentat avaluar el paper de la burgesia comercial en tot aquell entramat logístic i comercial, però encara no hem fet referència a les rendes com a concepte autònom.

4.5.1. Disparitat d'impostos i jurisdiccions.

Les societats d'antic règim, en la mesura en que hi havia múltiples jurisdiccions senyorials, havien de satisfer diversos drets, els quals n'analitzarem els que pagava la societat ebrenca –especialment la tortosina– de darrers anys del s. XVIII i el primer terç del s. XIX. Distingim quatre nivells de jurisdicció.

Els drets senyorials, dels quals ja s'han abordat molts d'ells mitjançant les societats arrendatàries de les rendes de l'Ordre de Sant Joan de Jerusalem, per exemple, però n'hi havia d'altres com les del Duc de Medinaceli, senyor laic, amb forta implantació a l'àrea de Falset (baronia d'Entença);³⁵³ però aquí analitzarem les rendes decimals, enteses des del seu conjunt i esdevingudes, al s. XVIII un dret totalment comercialitzat i orientat a l'exportació.

En quant a *Reial Patrimoni*, hom no sabia com definir-lo: com a dret senyorial o com a impost de l'hisenda pública, doncs la confusió entre les dues instàncies, no depèn tant de l'impost o la jurisdicció que ho recapta, sinó de la pròpia concepció estatal de cada moment, o del grau de confusió entre monarca i estat. Això feu que els ingressos procedents d'aquests drets formessin part tant del patrimoni privat dels monarques, com de l'hisenda pública. L'amplíssima casuística i la diversitat ens obliga a ajornar-ne l'explicació més enllà d'aquesta breu introducció. Tanmateix, avancem que el tractament dels drets de reial patrimoni, s'abordaran a partir del concepte de regalia, el seu contingut i els models de plasmació reals sobre la societat i l'economia del territori objecte d'estudi.

En tot cas eren els que cobrava el rei, i anaven a parar a la seva pròpia hisenda. El rei cobrava una gran diversitat de rendes, com ho demostra l'estudi de Vilar, ja esmentat en diverses ocasions, encara que a la regió de Tortosa en destacaven una petita fracció: la lleuda, impost sobre l'entrada i sortida de productes al Principat, a més dels barcatges, com el de Benifallet, i altres drets que, des de l'edat mitjana eren considerats regalia. També eren considerats regalia els drets sobre els molins hidràulics (entesos com a indústries que utilitzen les aigües), els censos derivats dels establiments emfitèutics – cases, camps de cultiu, illes fluvials...- drets sobre els forns de pa i la pesca de peix dels estancs i basses del delta de l'Ebre.

Pel que fa als impostos de la *Hisenda Pública*, els entenem com les fonts de finançament de les institucions de l'Estat. Cal dir que fins la implantació del règim liberal de manera permanent a partir de la segona meitat del s. XIX, existien múltiples casos, on cada administració obtindrà, amb no pocs esforços, els seus propis mitjans de

³⁵³ CAMINAL, Montserrat; CANALES, Esteban; SOLÀ, Angels; TORRAS, Jaume: “Moviment de l'ingrés senyorial a Catalunya (1770-1835). Els arrendaments de la casa de Medinaceli” a *Recerques* num 8. 1978. p. 51-72

subsistència, a partir de impostos suplementaris sobre el comerç, amb la característica principal de la seva temporalitat i amb un objectiu determinat: sufragar despeses militars, engegar campanyes per oferir serveis, o per finançar obres d'infraestructura, com ara les carreteres. Tot intent per part d'aquestes administracions per aconseguir noves fonts de finançament, més o menys permanents, toparà amb l'oposició d'altres jurisdiccions, especialment les senyorials o les municipals que intentaran retenir el seu dret sobre aquells impostos. La legislació liberal acabarà per abolir les jurisdiccions i concentrarà tota la legitimitat fiscal sobre el govern de la *nació*.

I, finalment, els *drets municipals*, dels quals Tortosa fins ben entrat el s. XIX conservava àmplies prerrogatives gràcies a les concessions obtingudes al llarg de l'edat mitjana i moderna, a més de la invasió de competències pròpies del reial patrimoni en el moment de la seva descomposició. Són drets de diversa naturalesa, sent l'imperiatge l'únic impost municipal que gravava el transit de mercaderies des d'una concepció duanera. La resta, es cenyien a la naturalesa del producte o de la transacció comercial entesa com a tal: pagaven un impost la compra venda de sosa, de cera i mel, de quincalleria, sobre la pesca i el dret de llocs, com a impost sobre la transacció comercial d'immobles. La progressiva abolició d'aquesta fiscalitat degut a la Revolució Liberal i la imposició del l'Estat com a poder absolut, l'únic legitimat per cobrar impostos, marcarà un abans i un després en la ordenació de Tortosa com a nucli polític d'un territori i com a poder polític autònom que mirava de tu a tu a les altres jurisdiccions senyorials.

Cal advertir, però, que els impostos o les jurisdiccions mai eren estàtiques. Sobre un mateix impost i sobre un mateix territori podien existir jurisdiccions diferents, de manera que la recaptació podia anar repartida entre diferents senyors, o bé que, com ja em vist amb casos com el de l'Imperiatge a Tortosa, primer fos de jurisdicció municipal i després la reclamés la Junta de Comerç.³⁵⁴ Exemples com aquest fan que l'objecte

³⁵⁴ El fons de la Junta de Comerç de la biblioteca de Catalunya, conserva les discussions sobre la implantació del dret de *periage* a tot el Principat entre la Junta i la ciutat de Tortosa entre el 1824 i el 1825. La màxima autoritat econòmica del Principat volia implantar aquest impost del 2,5% de tota la mercaderia que entrava i sortia del Principat, amb l'objectiu de finançar l'ensenyament públic. Aquell impost, des del segle XIV que s'estava aplicant a Tortosa, i el recaptava el municipi sobre totes aquelles mercaderies que entraven i sortien dels seus dominis; Tortosa demanà, per tant, l'exempció de l'aplicació d'aquest impost al seu territori i a la Ràpita. Finalment, la *Dirección General de Rentas y Aduanas* decidí abolir l'imperiatge tortosí i implantar el model que reivindicava la Junta de Comerç, en data del 21 de març de 1825. BC, fons Junta de Comerç. Lligall XX caixa 29 num 10

d'estudi que tenim entre mans un terreny poc segur a l'hora de sostenir-hi certes hipòtesis que puguin explicar processos de llarg termini. No obstant, ens conformarem en rescatar alguns exemples que ens perfilin una semblança de quina era la situació en quant a cobrament i arrendament de rendes durant l'últim terç del s. XVIII i el primer terç del s. XIX a les Terres de l'Ebre.

4.5.2. La novena decimal. El cas del bisbat de Tortosa durant la primera dècada del s. XIX.

Tot seguit abordarem a partir d'un estudi de cas, com es desenvolupava i, sobretot, qui es beneficiava d'una de les rendes feudals més importants i d'aplicació gairebé universal, com és el delme. N'analitzarem quantitativament les rendes que generava la fracció del delme conegut com la *novena decimal*, adjudicada a la reial hisenda, així com la orgànica empresarial que requeria l'extracció d'aquest impost. Així mateix, s'intentarà explicar els factors d'impagament i algunes de les eventualitats jurídiques que influïen en la seva tributació.

4.5.2.1 Definició i aplicació pràctica de l'impost.

El delme, teòricament, era un impost que fiscalitzava en una dècima part tots els productes de l'agricultura i la ramaderia (i la pesca, en menor mesura); però seria incorrecte establir qualsevol definició sense advertir, d'entrada, l'enorme casuística existent, tant en productes que hi tributaven, com en les diferents proporcions amb que ho feia cada parròquia, amb profundes diferències fins i tot dins del mateix bisbat. No hi ha, per tant, cap taxa comuna que representi el total de pagament en concepte de delme, malgrat que el seu nom evoca a una teòrica desena part d'un total; i si es pagava en metàl·lic, era probable que ni tan sols obeís a alguna proporcionalitat.

Aquesta variabilitat obeïa a una forta tradició consuetudinària basada en els postulats que, al llarg del temps, cada senyor de cada lloc establia com a taxa a pagar en aquell concepte. Igualment, cal tenir en compte les diferents jurisdiccions de percepció. Canales estima a partir de diversos estudis que l'església retenia al voltant d'un 70% del delme, Hisenda un 20%, en concepte de *tercies reials*, l'*excuat* -el delme de la casa més

rica de cada parròquia- i la *novena decimal*, pagada a partir del 1800. Finalment, els senyors laics retenien el 10% restant.³⁵⁵

Al llarg de tot el període de desenvolupament de la fiscalitat feudal i la diferent evolució que varen sofrir els poders senyorials, els delmes, també conegudes com rendes decimals, canviaren de perceptors i esdevingueren un dret al qual hi tenien jurisdicció diferents senyors, arribant a finals del segle XVIII a esdevenir un complex al qual hi tenia dret tant Hisenda, com alguns senyors laics, a més de l'església com a institució a la que, a priori, s'atribuïa l'impost.

En quant a la praxis de percepció, a finals del s. XVIII i fins a l'extinció de l'antic règim i la seva fiscalitat, la modalitat més utilitzada era l'arrendament, la metodologia més pràctica, especialment en llocs de població disseminada pel territori, però especialment pel fet d'evitar els efectes de desprestigi i odi social vers la institució perceptora de fiscalitat, en aquest cas, sobretot l'església.³⁵⁶

L'arrendatari o col·lector un cop adquiria els drets del delme sobre una determinada diòcesi -o vàries d'elles- realitzava un inventari detallat de les parròquies sobre les que podia exigir el tribut i on hi especificava la casuística de cada parròquia en quant a parts que en retenia el capellà, els convents etc. és a dir, una mena de capbreu d'interès privat per a la seva empresa. A partir d'aquell moment, l'arrendatari del delme creava una xarxa de subarrendataris, mitjançant el mateix procediment segons el qual ell mateix havia accedit a l'arrendament, amb la peculiaritat de que cada subarrendatari licitava per una determinada parròquia o vàries d'elles, en base a una *taba* o condicions publicades per l'arrendatari de l'impost. El subarrendatari podia ser una persona particular, normalment lligada al territori sobre el qual havia licitat i que coneixia d'entrada el *modus operandi* tradicional en el cobrament d'aquell dret, o una empresa especialitzada en arrendaments de drets, com les ja analitzades per als drets de l'ordre de Sant Joan.

No es pot oblidar que a cada lloc era diferent, tant en procediment com en proporcions de la collita que les terres delemes havien de satisfer. Cal tenir en compte, a més, que

³⁵⁵ CANALES, Esteban: "Los diezmos en su etapa final" a ANES, Gonzalo (ed.): *La economía española al final del Antiguo Régimen*. Vol 1. Agricultura. (1982). Madrid. Alianza. p. 115-120.

³⁵⁶ Id. p. 115

hi havia diverses jurisdiccions interessades en el mateix impost, de manera que es podia donar el cas de que cada part interessada tingués un col·lector particular destinat a recollir-ne la part. Igualment, també es podia produir que el delme es cobrés de manera unitària; un cop la *cilla delmera* agrària o pecuària fos recaptada, es procedia al repartiment entre parts. Aquest últim, sens cap mena de dubte, era el procediment més adient, doncs les fraccions de cada jurisdicció senyorial constituïen una part sobre el total del delme, no sobre una collita individual.

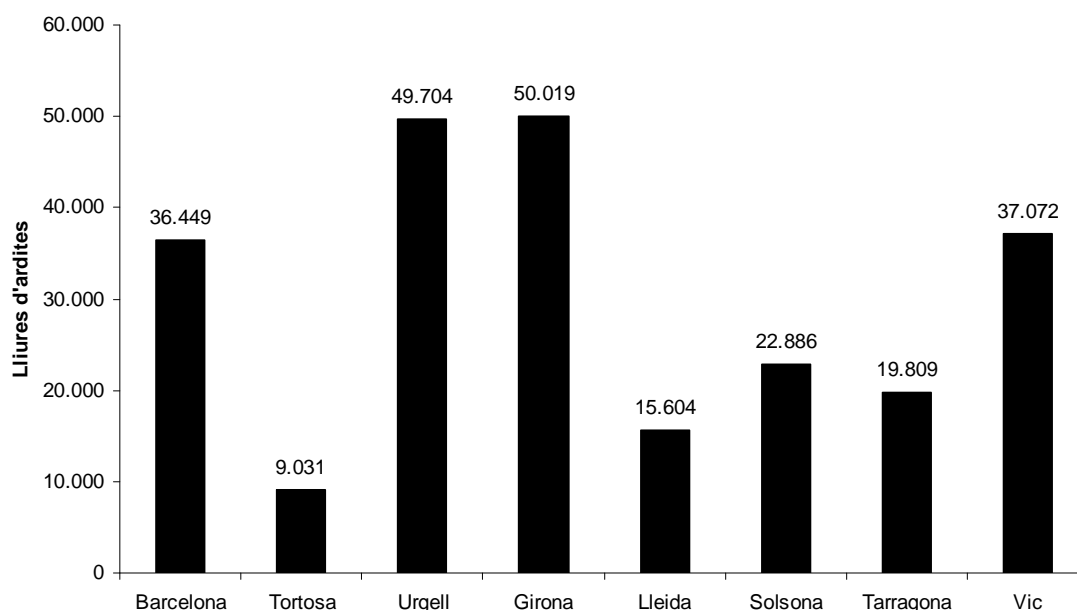
Existien, però, excepcions. D'entre els drets aconseguits per Hisenda sobre el delme, en destacava l'*excusat*, és a dir, les rendes decimals íntegres de les cases més riques de cada parròquia, l'elecció de les quals, segons sembla indicar la documentació que hem treballat, anava a càrrec de l'arrendatari, i els drets de percepció dels mateixos es subarrendava per conjunts parroquials i de manera separada als de la resta de rendes decimals.

4.5.2.2 El reial novè al bisbat de Tortosa.

Al llarg dels següents paràgrafs estudiarem el cas dels arrendaments dels delmes del bisbat de Tortosa, concretament els arrendaments que feren a inicis del s. XIX la família Moragas de la fracció corresponent a Hisenda, l'anomenada *novena decimal*. Sobre aquest cas, treballarem la casuística pròpia del territori objecte d'estudi. Ens centrarem, però en l'arrendament del *reial novè* i de les cases excusades del bisbat de Tortosa entre el 1804 i el 1808, ambdós inclosos, documentació que s'ha conservat al fons de la família Maragas de l'Arxiu Històric de Tarragona juntament amb l'altra documentació personal i comercial de família que fou l'arrendatària d'aquest impost a totes les diòcesis catalanes.

La documentació ens fa pensar en que l'explotació per part de Fidel Moragas de la novena decimal de les diòcesis catalanes es basava en una gestió dual. Una part la controlava ell directament, i l'altra la cedia a altres companyies o a particulars: veiem que va obtenir del subarrendament de part de la novena decimal de cada diòcesi:

GRÀFIC 3.6: Subarrendament de part de la novena decimal de les diòcesis catalanes. Fidel Moragas i Cia. 1804.



NOTA: Desconeixem quina fracció del total del producte dels arrendaments representen aquestes quantitats. Es tracta de fraccions d'un total, doncs, per exemple, a la diòcesi de Tortosa, per al període 1805-1808 va subarrendar la novena d'una part de la diòcesi per un preu de 218.000 lliures, que aplicat al present quadre, correspondria a 72.666 lliures anuals, molt per sobre de les dades aquí recollides.

FONT: AHT, fons Moragas, top. 3820. Elaboració pròpia.

Aquest quadre pretén posar de manifest que, per a Fidel Moragas, el subarrendament era una pràctica força comuna en la recol·lecció d'unes rendes tant importants i amb una extensió territorial tant gran. Tanmateix, el que val la pena destacar és que al 1804 la proporció de novena decimal que cedí per a gestionar de manera externalitzada era, almenys en el cas de Tortosa, molt inferior al que succeirà per als períodes següents.

Per al període entre 1805 i 1808, en Fidel Moragas gestionaria la recaptació de 23 parròquies del bisbat de Tortosa, i les 65 restants foren subarrendades a la societat Pablo Nadal i Cia per un preu de 218.000 lliures en total.³⁵⁷

Afirmar que Pablo Nadal i Cia en fos l'arrendatària, tal i com diu la documentació, és una afirmació incorrecta. Pablo Nadal i Cia com a subjecte jurídic era un soci més amb una participació de 2/15 parts. Hi tenien interès en el subarrendament en Pablo Nadal, a títol personal, i el seu germà Manel Nadal, ambdós reusencs i amb 2/15 parts

³⁵⁷ AHT, fons Moragas, top. 3820.

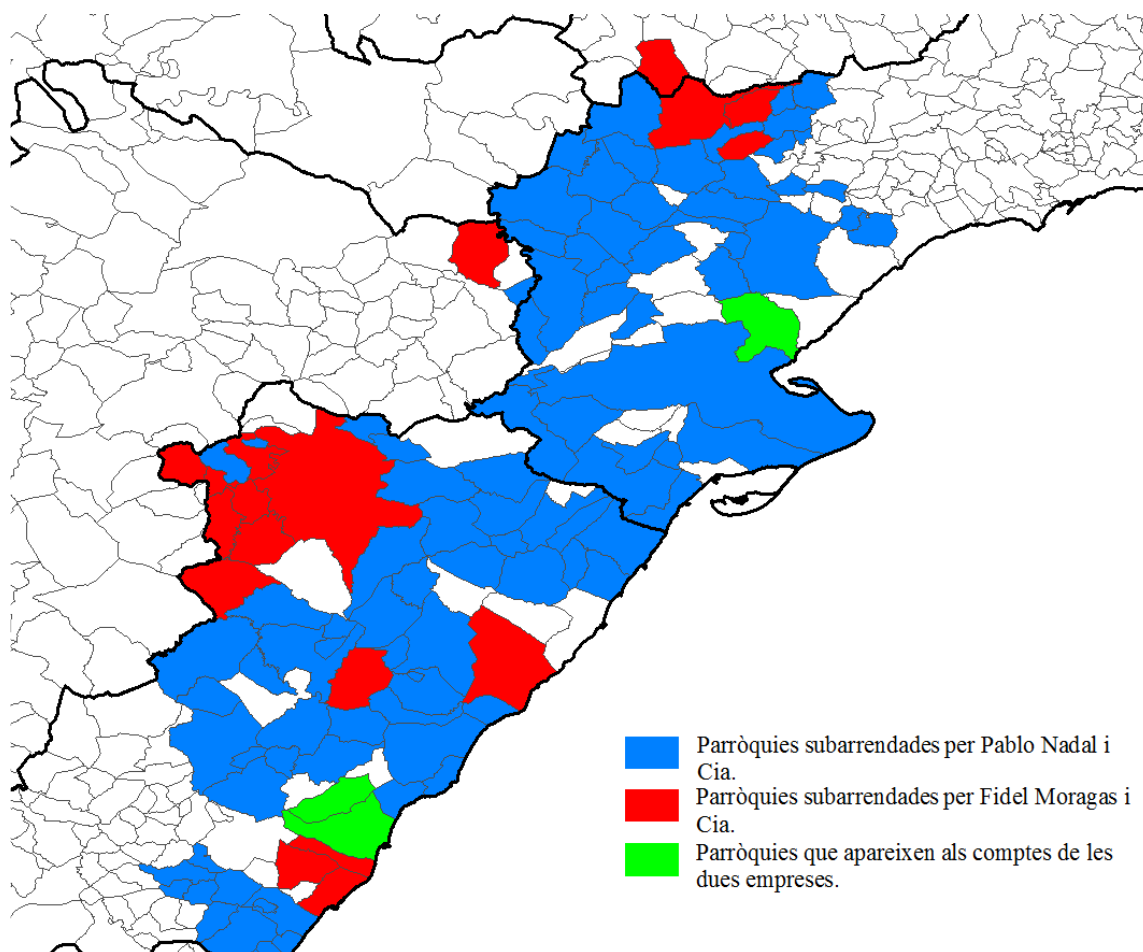
respectivament, en Magí Gatell, de Torredembarra 1/5 part, en Rafael Pons, de Valls 1/5 part i Ramon Castells de Riudecols, 1/5 part.

El tercer nivell de l'organització eren els col·lectors, als quals se'ls arrendaven parròquies o un conjunt de parròquies, segons la seva situació geogràfica. En Pablo Nadal i Cia tenia 25 col·lectors identificats per a 126 parròquies, i Fidel Moragas 14 col·lectors coneguts per a 23 parròquies. Com veurem, aquests subarrendaments (que assoleixen un tercer nivell de sobrearrendament en el cas de les parròquies de Pablo Nadal i Cia) corresponen majoritàriament a les regions més meridionals del bisbat de Tortosa, i que passen a ser gestionades per mercaders de Castelló.

Val a dir, però, que de les 126 parròquies de recol·lectava Pedro Nadal i Cia, gairebé la meitat, 59, en desconexem quins eren els seus col·lectors. Aquestes parròquies, eren les situades al Principat i a les comarques més septentrionals del País Valencià, i per tant, les que tenen una influència més directa de Tortosa com a nucli principal de mercat.³⁵⁸

³⁵⁸ El nostre còmput divergeix en sis parròquies en sis unitats respecte les 120 parròquies que es comptabilitzen a l'obra BURGUEÑO, Jesús; GRAS, M. Mercè: *Atles de la Catalunya senyorial. Els ens locals en el canvi de Règim (1800-1860)* (2014). Barcelona. Institut Cartogràfic i geològic de Catalunya. p. 191-194.

FIGURA 3.2: Distribució geogràfica de les parròquies delmeres col·lectades per Fidel Moragas i Cia i Pablo Nadal i Cia. 1805-1808.



NOTA: A efectes de rigor cartogràfic, s'ha pres la llicència d'identificar parròquia i terme municipal. A la realitat no sempre era així; de fet, s'han trobat casos de dues o més parròquies dins del mateix terme; per exemple les parròquies del Boixar o Bel, que es troben dins del Terme de Benifassà, i que al mapa no figuren delimitades. En alguns casos coneguts, com el de Tortosa, s'han esborrat els límits dels nous municipis sorgits al s. XX.

FONT: AHT, fons Moragas, top. 2036. Elaboració pròpia amb el software Miramon i la projecció poligonal municipal descarregada del Ministerio de Fomento. Sistema geodèsic de referència ED50 i ETRS89.

TAULA 3.8: Col·lectors i subarrendaments de la *novena decimal* del bisbat de Tortosa de Pablo Nadal i Cia.

Col·lector	Parròquies
Silvestres Massaguer	Arràs i Catí
Ramon Blasco	Tales, Artana, Nules, Barcatell, Vilavella, Moncofa, Alfondiguilla, Vallduxó, Asunción
Josep Borràs / Tomàs Veciano	Cabanes, Albocàsser, Miravet (Cabanes, Benlloch, Vilafamés, Vall d'alba, Torreblanca, Oropesa, Benicàssim, Pobla de Borriol
Josep Bonet	Alcora, Useras, Figuerols, Lafaia (Alcora), Costur, Lucena del Cid, Almenara, Lalloa, Xilxés, Xodós, Artana, Eslida, Ribesaltes, Aín, Benitadús (Alcúdia de Veo), Cullas, Alsanetes, Benasal, Vistabella, Vilar de cans.
Thomas Martínez	La Torre d'en Besora, Benafigos, Les Coves de Vinroma, Albocàser, Salsadellas, Torre d'en Diumenge, Les coves de Sarratella, Tírig, Vilanova d'Alcora.
Lorenzo Ortega	Tivisa i annexos.
Salvador de Salvador	Ribaroja
Simó Lleixà	Mas de Barberans
Joaquim Lleó	El Perelló
Vídua de Passanau / Jaume Lladó / Ajuntament de Tortosa	Tortosa
Francisco Queralt	Xerta
Vicent i Ramon Ferrer	Vilalva
Josep Carbó	Benicarló
Andrés Robellato	Vinaròs
Agustí Agramunt	Sant Mateu
Antonio Forés	Mora
Joaquim Lluís	Paüls
Ramon Antich	Ulldecona
Pablo Antonio Estruch	-
Manuel Querol	Onda
Manuel Amiguet	Castelló de la Plana

FONT: AHT, fons Moragas, top. 2036. Elaboració pròpia

TAULA 3.9: Col·lectors i subarrendaments de la *novena decimal* del bisbat de Tortosa de Fidel Moragas i Cia.

Col·lector	Parròquies
Joaquim Lladó	El Perelló
Josep Soler Solanes	Mayals
Vídua de Passanau	Calaceit
Josep Antó	Torre de l'Espanyol, Flix, Palma d'Ebre
Josep Queralt	Carretes
Francisco Gascó	Castelló de la Plana
Silvestre Messeguer	Morella, Xiva de Morella, Forcall, Castellfort, La Mata, Olocau, Cinctorres, Portell de Morella, Vilafranca del Cid.
Pascual Sánchez del Cacho	Pobla de Borriol, Almassora
Josep Salazar	Sierra de Galseran
Pedro Monsonés	Vilareal
Juan Baptista Mallón / Josep Gaya	Alcalà de Xivert
Pedro Monsonés / Ramon Blasco	Borriana

NOTA: Al quadre hi fan falta 59 parròquies, majoritàriament catalanes algunes d'elles importants. Tanmateix, no podem fer-les constar juntament amb un determinat col·lector sense tenir-ne constància documental.

FONT: AHT, fons Moragas, top. 2036. Elaboració pròpia

Estimem tres possibilitats que expliquin l'absència d'algunes parròquies als llistats de col·lectors: que no s'hagi conservat l'inventari sencer, fet poc provable donada la integritat del bloc documental; que algunes parròquies que hi falten fossin el suficientment pobres per no pagar; o bé, en tercer lloc, que com es tracta de nuclis urbans relativament pròxims a l'àrea d'actuació de Reus, seria lògic pensar que la recol·lecció d'aquelles rendes es produís dins dels circuits mercantils habituals de Pablo Nadal, i que ja apareguin entre la documentació específica dels subarrendaments.

A nivell interpretatiu ens inclinem a refrendar aquesta tercera possibilitat, encara que la de les parròquies més petites que no paguen és un cas que no podem deixar de tenir en compte, com veurem més endavant. Si observem les parròquies de les que sí que tenim identificat el col·lector, sabem que normalment es tracta de mercaders del territori en qüestió, sobretot de Castelló de la Plana, els quals s'encarregaven de centralitzar la

mercaderia i els rendiments de les parròquies delmeres i extreure-ho pel port d'aquella ciutat.

En quant a la localització geogràfica de les parròquies que va retenir Fidel Moragas, podem veure com malgrat saber que estava repartit entre diferents col·lectors, l'àrea de localització hi dibuixa un sector principal i tres de secundaris. El principal punt de concentració de col·leccions de Fidel Moragas és la regió de Morella. Creiem que la important presència allí respon als interessos comercials de Fidel Moragas en el sector tèxtil, i cal recordar la importància de la producció llanera de la regió. En segon lloc hi destaca la presència de Moragas al litoral, especialment als municipis limítrofs de Castelló de la Plana, a la plana d'Alcalà de Xivert i finalment, ja al Principat, a la zona més septentrional del bisbat, amb Flix, la Palma d'Ebre i la Torre de l'Espanyol, que caldria saber si forma part d'un territori delmer més important, enllaçant amb l'arrendament delmer de la mitra lleidatana.

Pel que fa als rendiments, disposem d'algunes dades quantitatives dels rendiments de la novena decimal procedents dels comptes presentats per Pablo Nadal i Cia a Fidel Moragas, i són justament aquelles parròquies de les qui desconeixem el nom del col·lector. Les sintetitzem en el següent quadre:

TAULA 3.10: Rendiments de la novena decimal procedents dels comptes presentats per Pablo Nadal i Cia (1805-1806).

	1805	1806	
Parròquia	Lliures (A)	Lliures (B)	Índex $B^{100=A}$
Alcanar	225	205	91,11
Vinaròs	355	301	84,79
La Sènia	439	253	57,63
Benisanet	385		
Sant Mateu	498	96	19,28
Ginestar i Rasquera	472	254	53,81
Mas de Barberans	134	193	144,03
Pelargues, Herberet, Boixar. Bel, Vall Fredes Castelldecabres, Vallibona, Herbes, Villores, Sarañana, Todolella*	822	739	89,90
Canet lo Roig	128	73	57,03
Traiguera i Palma	135	92	68,15
Sant Jordi	71	36	50,70
La Jana	139	50	35,97
Xert	120	93	77,50
Cervera	44	46	104,55
Rossell	111	85	76,58
Càlig	111	76	68,47
Benicarló	888	544	61,26
Ulldecona, Fraginals, Godall	3191	652	20,43
Cabases, Margalef, Bisbal, Vilellabaixa, Figuera, Lliçà.	216	453	209,72
Pratdip	150	127	84,67
Masroig	71	32	45,07
Mora d'Ebre	130	102	78,46

Marçà	4	9	225
Garcia	192	140	72,92
Arnes	500		
Ascó i Vinebre	883	539	61,04
Arenys	254	216	85,04
Pinyeres Algas	52	184	353,85
Bot	639	109	17,06
Batea	1312	763	58,16
Cervera	508		
Camposines	132	54	40,91
Caseras i Almodestar	136	162	119,12
Pobla de Massaluca	103	124	120,39
Prat de Comte	131	74	56,49
Pinell de Brai	324	120	37,04
Horta de Sant Joan	1114	392	35,19
Villalba dels Arcs	787	535	67,98
Gandesa	1211	226	18,66
Fatarella	388	219	56,44
Corbera		179	
Lledó	178	122	68,54
Tortosa		1588	
Amposta	5519	210	3,81
Paüls	70	65	92,86
TOTAL	23.272*	10.532	45,26

NOTA*: L'any 1805, cal afegir una partida de 643 lliures obtingudes de la venda d'aiguardent procedent de diversos pobles.

FONT: AHT, fons Moragas, top. 2036. Elaboració pròpia

Al present quadre s'han exposat les dades de què disposem al voltant dels rendiments delemers d'algunes de les parròquies del bisbat de Tortosa, concretament de la fracció de la novena decimal. Malgrat no disposar d'una continuïtat cronològica que possibilités buscar mitjanes de producció i identificar els sectors més i menys productius, disposem de dos anys consecutius que, de la mateixa manera que hem pogut afirmar per als rendiments de les rendes senyorials de l'Ordre de Sant Joan, manifesten una profunda inestabilitat en la comparativa interanual.

Aquest fet deriva d'uns elevats índex d'impagament i d'una renda agrària amb comportaments propis d'una agricultura d'antic règim. Tanmateix, creiem que no importava tant per a l'arrendatari un compliment tant exhaustiu, com el fet d'aconseguir un volum de capital considerable en conjunt. El fet de comptar amb col·lectors ja alliberava a Pablo d'haver-se de capficar excessivament amb la recaptació i la gestió logística, fet que, com s'ha vist, sí que importava, i molt, a les companyies arrendatàries del s. XVIII.

4.5.2.2.1. L'elecció de les cases excusades del bisbat de Tortosa.

Entenem per cases excusades aquelles propietats que estaven exemptes de pagar el delme al senyor perceptor habitual de la parròquia de la que formava part. Tanmateix, Pius V, l'any 1571, concedí a la Corona espanyola la facultat de cobrar aquestes rendes exemptes, i elegir quines havien de formar part de la seva jurisdicció. Aquestes cases delmeres solien ser les cases més riques de cada parròquia.³⁵⁹

Donat que, de la mateixa manera que la novena decimal, les cases excusades també formaven part de la fracció de renda decimal que absorbia la Reial Hisenda, aquesta part també entrava dins de l'arrendament que Fidel Moragas i Cia havia aconseguit per a totes les diòcesis catalanes. L'empresa, per tant havia de procedir a la identificació d'aquestes cases delmeres i tot seguit assignar-ne un col·lector, de la mateixa manera que procedia amb la percepció de la novena decimal:

³⁵⁹ ARRAZOLA, Lorenzo (et al.): *Enciclopedia española de derecho y administración o Nuevo teatro universal de España e Indias. Tomo VII* (1853). Madrid. Imprenta de Díaz y Compañía. p. 759

TAULA 3.11: Distribució de les cases excusades de la renda decimal a les diòcesis catalanes (1805).*

Diòcesi	Num. de cases excusades	Total	%
Tarragona	104	106	5,87
Sufragànies de Tarragona	2		
Barcelona	214	119	12,13
Sufragànies de Barcelona	5		
Girona	377	383	21,22
Sufragànies de Girona	6		
Lleida	105	108	5,98
Sufragànies de Lleida	3		
Tortosa	79	83	4,60
Sufragànies de Tortosa	4		
Solsona	157	165	9,14
Sufragànies de Solsona	8		
Urgell	386	496	27,48
Sufragànies d'Urgell	110		
Vic	227	245	13,57
Sufragànies de Vic	18		
TOTAL		1.705	

NOTA: Malgrat que el document d'on s'ha tret la font no està datat, donem pràcticament per segur que es correspon al còmput inicial del període d'arrendament de les rendes decimals de les diòcesis catalanes per part de Fidel Moragas i Cia. és a dir, l'any 1805.

FONT: AHT, fons Moragas, top 3784. Elaboració pròpia

La taula mostra el total de les cases excusades segons la diòcesi. El que val la pena destacar és que, el major nombre de cases excusades es troben a la Catalunya vella. Entre les diòcesis de Barcelona, Girona, Urgell, Solsona i Vic, representen el 83,55% de les cases excusades de tot el Principat, mentre que a la resta de les diòcesis cap d'elles supera el 6% del total, sent Tortosa la que en té menys amb un 4,6%.

No és l'objectiu del present treball intentar cercar les causes d'aquesta realitat palpable, però sí que ens serveix per afirmar que, en el cas de Tortosa que aquí ens ocupa, les cases excusades era quelcom menys generalitzat a Tortosa, comparat el que succeïa a altres diòcesis més enllà del riu Gaià.

Tanmateix, resultaria interessant saber el que podia suposar la casa excusada d'una determinada parròquia respecte la novena, doncs seria una forma elegant de veure el grau de concentració de la renda sobre un territori ampli i devers. Malauradament, no podrà realitzar aquest exercici, doncs ens manquen dades tant importants Per poder quantifica el volum de rendes que podia suposar per a Fidel Moragas l'adquisició dels

drets de les rendes decimals de les cases excusades, disposem dels preus d'adjudicació dels subarrendaments per parròquies duant el quadrienni 1805-1808:

TAULA 3.12: Subarrendament de les rendes delmeres de les cases excusades de la diòcesi de Tortosa (1805-1808)

Parròquia	Subarrendatari	Preu dels 4 anys 1805-1808 inclosos (en lliures catalanes)
Perelló	Josep Lleó	840
Pobla de Massaluca	Josep Vila	184
Fatarella	Josep Vila	232
Maials	Josep Soler	566
Tortosa i l'Aldea	Pedro Colomer	1.480
Cabacés, García, Flix, Palma d'Ebre, Torre de l'Espanyol, Mora Horta de Sant Joan, Batea, Cretes, Arnes Gandesa, Pinell de Brai	Ramon Castellar	8.100
Godall, Freginals, Ulldecona	Francisco Domingo	1.280
Calaceit, Marçà, Masroig, Ginestar, Rasquera	Ramon Castells	2.450
Sant Mateu, Xert, Vilafamés, Culla, Onda, Ares, Benlloch, Adsaneta	Silvestre Mesaguer	3.745
Alara de Carles i Paüls	Francisco Domingo	800
Almasora, Artana, Alfondequilla, Vallduxó, Cabanes i Benasal	Joaquim Fabrega	3.332
Alcalà	Francisco Sosprea	392
Benicarló, El Boixar, Càlig, Canet, Cervera, Castelldecabres, la Jana, Miravet, Pobla de Benifassà, Pulpis, Rossell, Toreblanca, Traiguera i Vistabella	Diego Bergeire	7.280
Villalba	Antonio Colomer	360
Vinaròs	Sebastian Llavorà	1.200
Bot, Tivissa	Josep Lleó	1.360
Arnes, Corbera, Caseres, Camposines, Lledó, Pinyeres	Vicent Farrer	2.180
Alcanar, Capsanes, Coldejou, Llavèria, Prat de Comte, Prasdip	Cipriano Lleó	1.600
TOTAL		37.381

NOTA: Quedaren sense arrendar 5 cases excusades del regne de València: Albocàcer, Cuevas, Ribes Alves, Salsadella i Vilanova d'Alcolea.

NOTA 2: Aquesta font ens identifica un total de 78 cases (Vallduxó té dues cases excusades) comptant les que no arribaren a ser adjudicades. Sospitem que les que fan falta fins arribar a les 83 que l'anterior quadre identificava per a la diòcesi de Tortosa són les 4 cases sufragànies i una casa més no identificada.

FONT: AHT, fons Moragas, top 2036.

Comparar les dades quantitatives que disposem respecte la novena decimal no és procedent, ja que desconeixem quina proporció respecte el total representa la novena decimal -el nom no té perquè respondre a la realitat- i en segon lloc perquè l'import

total de la novena de què disposem no correspon en l'any sobre el què tenim dades respecte el subarrendament de les cases excusades.

Malgrat ser la diferència d'un sol any (els arrendaments de la novena decimal de què tenim dades són del 1804 i els de les cases excusades, del 1805-1808), la taula dels cobraments de la novena per part de Pablo Nadal i Cia ja ens ha demostrat que la variabilitat interanual de rendiments d'un arrendament pot arribar fins al 45%. A això cal afegir que mentre la novena es subarrendava anualment, el subarrendament de les cases excusades es produïa per a el quadrienni en conjunt, la qual cosa fa que qualsevol intent de comparació passa per estimar un preu mitjà anual que, a la realitat ni existí, ni seria lògic, doncs no es guià per pels resultats de la campanya de cobrament precedent.

D'aquest epígraf, per tant, poc més podem extreure que una mostra quantitativa de la segona partida de rendes que Fidel Moragas i Cia tenia dret, juntament amb la novena decimal, a l'adquirir els drets de la Reial Hisenda sobre les rendes delmeres del bisbat de Tortosa.

4.5.2.2.2. Els factors d'impagament de les rendes decimals.

De la mateixa manera que hi ha múltiples de circumstàncies que determinen el sistema de pagament de les rendes decimals, la documentació també recull eventualitats que expliquen l'abstenció d'una determinada terra delmera de realitzar el pagament de la novena.

L'observació detinguda de l'inventari de parròquies de la diòcesi de Tortosa, tant catalanes, valencianes com aragoneses, ens porta a determinar tres línies conceptuais que enllacen en l'abstenció de pagament de la novena decimal: la pobresa d'una parròquia, la preeminència del dret campal i territorial d'un senyor laic o eclesiàstic, i finalment la imposició de la *primícia* com a impost preeminent.³⁶⁰

³⁶⁰ AHT, fons Moragas, top 2036.

Tanmateix, Josep Maria Recasens al seu estudi de les rendes delmeres del Monastir de Poblet a finals del s. XVIII interpreta delmes i primícies com un tot sobre el qual hi tenia dret tot senyor amb domini directe sobre unes terres. Segons aquest autor, les primícies, en el cas del Monastir de Poblet, venien a representar 1/4 part del delme que es pagava en cada parròquia. Així, d'aplicar aquest esquema interpretatiu en el cas de les parròquies de la diòcesi de Tortosa, el fet que la documentació analitzada esgrimeix les primícies com un factor d'impagament, implicaria que aquestes cobreixen una part del que representa la novena decimal, i en funció de les quantitats que representa a cada parròquia, la primícia podia arribar a anul·lar la novena decimal de la Reial Hisenda en cas de que ixí fos requerit. RECASENS COMES, Josep Maria: "Les rendes del Monastir de Poblet a l'arquebisbat de Tarragona a

Cal dir que aquestes indicacions sempre fan referència a una determinada dignitat civil o eclesiàstica que segons l'inventari esmentat, perceben alguna part dels delmes. Com la documentació a que ens referim fa referència al cobrament de la novena decimal, entenem que la finalitat d'aquell inventari és saber i aplicar la part del delme que retenia la Reial Hisenda un cop el delme ja havia estat recollit pels respectius perceptors. D'aquesta manera, el col·lector de la novena decimal sabia que, per exemple, de la part que percebia el capítol de canonges de Tortosa, el castellà d'Amposta o el Duc de Medinaceli, el municipi de Tortosa³⁶¹ o el capellà més humil de la diòcesi, podia retenir-ne, o no, una determinada quantitat.

En cas de que la novena no es pogués adquirir, les indicacions que dóna la font són de diversa tipologia. En el cas de la part del delme que anava a parar al capellà de la parròquia –és a dir que era *congruo*- per a la seva manutenció, aquest estava lliure de pagar la novena.³⁶² Quelcom similar succeïa amb el concepte de primícia, d'on s'entèn que la renda delmera d'aquell perceptor anava destinada al manteniment de l'edifici de l'església, els seus altars, etc. Segons Orera, les rendes primicials es podien percebre separatament del delme, però aquest no devia ser el cas de Tortosa, ja que la *primícia* apareix com un argument d'abstenció de contribuir a la novena decimal.³⁶³ Val a dir, que l'abstenció de pagar la novena decimal és una qüestió estrictament parroquial. Un determinat perceptor de delmes pot declarar primicial la seva percepció en una determinada parròquia i a la del costat pagar, o no fer-ho esgrimint algun un altre argument.

Aquesta amplíssima casuística explica el què hem pogut discernir a la documentació: apareixen algunes anotacions en les que foren els tribunals els qui declararen una

finals del segle XVIII" a *I col·loqui d'història del monaquisme català*. (1967). Santes Creus. Publicacions de l'arxiu bibliogràfic de Santes Creus. p. 303.

³⁶¹ L'únic cas observat on el municipi de Tortosa actua com a receptor preeminent és a la parròquia l'Afara de Carles.

³⁶² SARMIENTO PÉREZ, José: *Reforma benefical en la diócesis de Badajoz durante la crisis del antiguo régimen (1769-1841)*. (2005). Badajoz. Diputación de Badajoz. p. 206 i ss. Malgrat que en el cas de Badajoz, l'autor no especifica la relació entre la garantia del congruat de les rendes decimals i l'obligatorietat de pagar la novena decimal, sí que especifica un seguit de normatives, propugnades des de la política il·lustrada del patronat regi, on es pretenia garantir la congruència i la dignitat d'algunes capellanes dels clergat regular davant la voracitat amb que la curia eclesiàstica absorvia les rendes i trasgiversava el sentit original de l'impost.

³⁶³ ORERA ORERA, Luisa: "Estudio de los diezmos del arzobispado de Zaragoza en el siglo XVIII: consideraciones metodológicas" a *Revista de Historia Jerónimo Zurita*, num. 37-38. 1980. p. 67-68.

determinada jurisdicció sotmesa o no al novè, la qual cosa ens fa pensar en que, d'ençà la seva implantació, hi va haver tota una estratègia legal portada a terme pels senyors per resistir-se a satisfer aquesta aportació a la Reial Hisenda.³⁶⁴

4.5.3. Les rendes del reial patrimoni a Tortosa.

El Reial Patrimoni de l'antiga Corna d'Aragó nasqué dels drets de conquesta del reis sobre els territoris de Catalunya, Balears i València, i esdevingueren part de la herència de la dignitat règia de les successives dinasties.

D'ençà la implantació de les teories reialistes i la recuperació del dret romà, les prerrogatives que es guardaren els monarques sobre els territoris que conquerien eren cada cop més diverses i l'objectiu de les mateixes no era més que recordar la legitimitat de la sobirania en un context en el que els senyorius feudals encara combatien pels seus interessos privats. Aquets drets són els que es coneixen com a regalies. A l'edat moderna, Àustries, primer, i dels Borbons després recolliren el llegat dels drets i jurisdiccions que els comtes-reis havien assolit al llarg del procés de conquesta cristiana, i que, segons sembla, havien sofert escasses variacions des del moment de la seva formació.

Si es pot atribuir algun canvi fins al segle XIX, és la progressiva monetarització o el seu traspàs de jurisdicció d'algun dels drets cap als municipis, etc. Amb la imposició dels Decrets de Nova planta del 1716, el Reial Patrimoni de la Corona d'Aragó quedà absorbit per l'Herari Públic, i l'Intendent i el Comptador General de l'Exèrcit assumiren el rol de l'antiga Batllia General i del Mestre Racional amb el cobrament i distribució de les rendes derivades. Tanmateix, un segle més tard, amb el retorn de Ferran VII, amb l'ordenança del 8 de març del 1817, separà el Reial Patrimoni de la Reial Hisenda, privatitzant així –amb el sentit modern del terme– les rendes de l'antic Reial Patrimoni i

³⁶⁴ Aquesta visió contrastaria amb la que Vicedo explica sobre les formes de resistència antisenyorial a la plana de Lleida. Segons aquest autor, la crisi de les rendes s'explica per les formes de resistència de pagament per part de la pagesia, sense arribar, en la majoria dels casos a episodis violents. En aquest cas, donat que és una extracció procedent de la col·lecta delmera, el principal afectat, no és pas el pagès qui paga el delme sense variación, sinó el col·lector, que es veu obligat a cedir a la reial hisenda part dels seus beneficis de la col·lecta. VICEDO, Enric: *Les Terres de Lleida i el desenvolupament català del set-cents. Producció propietat i renda* (1991). Barcelona. Crítica. p. 202-215.

convertint-les amb propietat plenament seva, fet que equiparava les rendes de la lleuda, a les seves possessions de caça que tenia a Madrid.³⁶⁵

Aquest acte extremadament egoista per part d'aquest monarca, amb una desacomplexada ambició absolutista, fou un acte de desacatament jurídic i de tergiversació conceptual totalment intencionat, ja que el Reial Patrimoni de la Corona d'Aragó no es podia ni enagenar ni repartir; foren entregats pels testaments dels monarques fundadors dels drets als seus successors amb l'objectiu de servir a la dignitat règia i Ferran VII ho traspasà a la gestió de la *Mayordomia mayor*, és a dir, a la cura del seu patrimoni personal.³⁶⁶

Concretant a les Terres de l'Ebre, malgrat la importància del reialenc en aquest territori i davant la falta d'estudis preexistents que analitzin la deriva jurisdiccional d'alguns drets d'ençà la Carta de Població, hem cregut convenient centrar-nos en la realitat documental existent i obviar un estudi evolutiu que esdevindria excessivament farragós i irrellevant a l'hora d'explicar els fluxos de capital que es produïen a les acaballes de l'antic règim i el començament de la contemporaneïtat.³⁶⁷

Per tant ens centrarem, tant pel que fa al Reial Patrimoni, com en les altres jurisdiccions, en l'anàlisi de les rendes localitzades, i no entrarem en valoracions de si cada dret ha evolucionat o si ha canviat de senyor al llarg de la història la seva percepció. Aquesta és una postura que ja va prendre Pierre Vilar en la seva introducció al capítol en el que abordava els arrendaments dels drets del Reial Patrimoni, i del qual el present capítol n'ha seguit l'exemple.³⁶⁸

4.5.3.1 La jurisdicció reial a Tortosa i la seva comarca.

Dit això, quant a la documentació consultada, es centralitza al fons del Reial Patrimoni de l'Arxiu Corona d'Aragó, concretament a les series de volums de la Batllia Moderna,

³⁶⁵ CORTINA, Tomas: *Memoria que sobre abolición del Real Patrimonio en la Corona de Aragón presenta al Excmo. Sr. tutor de S. M. la Reina Doña Isabel II el Consultor General de la Real Casa*. (1842). Madrid. Imprenta Eusebio Aguado. P. 10-20

³⁶⁶ Ibid. P. 18-19.

³⁶⁷ Val a dir, que la comarca del Baix ebre era un dels territoris amb més presència de la jurisdicció territorial del rei al Principat, encara que les rendes i els drets sobre les regalies podien haver estat traspasades a altres jurisdiccions, malgrat retenir-ne la titularitat. BURGUEÑO, Jesús: GRAS, M Marcè: *Atlas de la Catalunya senyorial. Els ens locals en el canvi de règim (1800-1860)* (2014). Barcelona. Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya. p. 56.

³⁶⁸ VILAR, Pierre: *Catalunya dins l'Espanya moderna*. Vol III. (1987). Barcelona. Edicions 62. p. 485-486.

on resten registrades totes les actuacions realitzades des d'aquesta jurisdicció, ja sigui per iniciativa pròpia, com mitjançant respostes a peticions particulars.

Començant per aquestes últimes, cal dir que la societat tenia perfectament assumit quines eren les jurisdiccions del Rei sobre el seu territori, i acudien a ell per aconseguir el seu vistiplau alhora d'iniciar actuacions que afectessin a propietats de jurisdicció reial. El més comú era l'ocupació i explotació de la terra. Qualsevol ocupació del territori per apriació, requeria el reconeixement del mateix per part del rei, i per tant, realitzar un establiment de cens emfitèutic, a través del qual es reconeixia la propietat eminent del monarca. El mateix succeïa amb l'aigua. L'ús i el pas de les aigües era regalia, de manera que disposem de diversos exemples on els súbdits es dirigien al rei demanant poder obrir un pou, aprofitar les fonts naturals, o utilitzar les aigües eventuais per a explotacions agrícoles o industrials.³⁶⁹

Pel que fa als establiments industrials i de serveis, eren de jurisdicció reial l'establiment de molins, tant de tracció animal, hidràulics, com de vent, i també les postes de carretera o els forns de pa. Tots aquests establiments havien de realitzar la petició al monarca per poder-se establir, amb la peculiaritat de que molts d'ells demanaven, a més, el dret de privativa. Això era especialment comú, doncs tant en les instal·lacions industrials com en els serveis, la concessió d'una privativa comportava la regulació de la competència i assegurava l'obtenció d'un mínim mercat de proximitat sense competidors directes. Per a les instal·lacions industrials, la privativa anava més lligada a la garantia d'una cabal mínim d'aigua per a la canalització que havia d'alimentar el molí, i evitar els efectes del debilitament de la força de l'aigua.

³⁶⁹ Sobre si es tractava de regalia o no, s'ha de referenciar el raonament de Fabregat, on afirma que, si bé abans de la Guerra de Successió, la Carta de Població i l'ampliació de la mateixa en els Costums gaudien de plena vigència i atorgava als ciutadans de Tortosa el lliure accés a les aigües, aquesta confiança amb la legislació consuetudinària medieval es va començar a quebrar amb l'adveniment dels Borbons. La recentralització del poder i les maniobres d'homogeneïtzació de les facultats del rei a tots els territoris infuïren en mermar la confiança dels regants, els quals, en molts casos per iniciativa pròpia, decidiren engegar el procés d'establiment emfitèutic amb el Reial Patrimoni per tal de protegir la seva inversió. FABREGAT, Emeteri: "Els sistemes tradicionals de reg a la regió de Tortosa i les propostes d'ampliació: de les sèquies i sínies al pantà d'Uldecona" a *Recerca*, num 11. 2007. p. 232.

Així mateix, podem esmentar que les pors que Fabregat esmenta eren més que fundades, doncs a partir del 1827, hem pogut documentar els problemes derivats de les reclamacions del Reial Patrimoni sobre les fàbriques de paper i els molins d'Alfara de Carles. AGRAMUNT, Agustí: "La indústria paperera d'Alfara de Carles. Dels conflictes jurisdiccionals per l'aigua a la intervenció del capital comercial. (s. XVIII i XIX). A *Pagesia, indústria i món rural. VIII Congrés sobre sistemes agraris, organització social i poder local* (2013). En premsa.

L'acceptació o denegació del permís reial a l'hora d'ocupar o utilitzar la terra, utilitzar l'aigua, o establir un molí, forn o posta de carretera anava precedit per un procediment força estandaritzat, que passava pel reconeixement del projecte per part del corregidor corresponent, en aquest cas, el de Tortosa.

Davant la petició de l'informe enviat per l'Intendent, que exercia de lloctinent del monarca al Principat, el Corregidor havia d'assegurar que aquella iniciativa no incorria en danys a terceres persones i que incidia amb la millora general dels serveis al territori. Sovint, el corregidor recorria al mestre d'obres municipal o al guarda forestal per a que emetés un judici al respecte. Aquest s'enviava de nou a la Reial Intendència, i es protocolitzava l'establiment.

El rei assignava un preu que s'havia de pagar com a entrada, i un cens enfitèutic que s'havia d'abonar anualment. Es reconeixia el dret a la lliure transmissió d'aquella propietat, encara que, en cas de traspàs, s'havia de pagar un import addicional al Reial Patrimoni en concepte de lluïsmes.

Pel que fa al preu de l'entrada i el censos anuals que s'havia de pagar en reconeixement de l'emfiteusi, aquest depenia de la naturalesa de l'establiment, la importància del mateix, i del moment en que es fes. Així, de les dades recollides, distingim fins a sis categories d'establiments emfitèutics que emanen del fons del Reial Patrimoni.³⁷⁰

Segons l'ordre de la seva importància, destaquem primer els molins hidràulics. Tots ells aspiraven a realitzar l'aprofitament d'aigües de fonts i barrancs, encara que al protocol d'establiment no especificava si al preu s'hi incloïa el dret d'establiment sobre l'aigua. A aquests protocols s'esgrimeix el concepte d'aprofitament hidràulic, però tant el preu d'entrada com al cens anual va dirigit als productes del molí. Creiem que el volum a pagar està relacionat amb la capacitat de producció d'aquell establiment i la potencialitat industrial d'aquelles aigües. Així, mentre les aigües d'un petit torrent de la vila de Benifallet es van establir per 50 reals d'ardites i el pagament del cens anual de 3 sous, l'establiment del molí del riu Sènia va arribar a pagar 500 reals i 100 reals d'ardites com a cens anual. Aquest últim cas constitueix l'exemple d'establiment que guarda una correlació més elevada entre preu d'entrada i cens anual.

³⁷⁰ ACA, Reial Patrimoni, Batllia Modena, volums del 256 al 283.

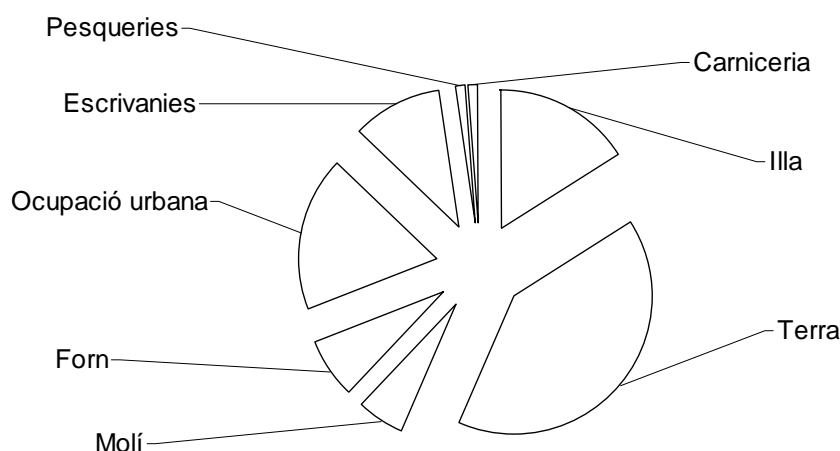
Un raonament similar seria aplicable al de les aigües per al reg i a l'ocupació de terreny urbà, del qual disposem d'un ventall de preus situats entre els 100 i 300 reals d'ardites com a preu d'entrada i rarament superen els 20 reals de cens.

Per sota d'aquestes quantitats es troben els establiments d'hostals de carretera, illes fluvials i forns de pa. Començant pels hostals i els forns, el seu preu variarà en funció de les perspectives de guany que suposa la consecució d'aquell establiment, així com l'extensió de la seva privativa. Ubicar un hostal al camí ral no és el mateix que posar-ho a una via secundària, de la mateixa manera que situar un forn de pa dins del nucli urbà de Tortosa, no val el mateix que situar-lo a un barri de les afores. Cal dir, però, que la majoria d'exemples amb els que ens basem, són d'establiments de forns ubicats a la perifèria de la ciutat de Tortosa, i amb privatives força diferents: des de 170 passos de perímetre per a un nucli com la raval de Caputxins, que tot just s'estava formant, com una de 40 per a un forn a la raval de la Creu, amb ja una important presència de veïnat.

Així mateix, ser el primer forn establert tenia un costa addicional, ja que malgrat estar força allunyat de Tortosa, el forn de la raval de Caputxins tenia un preu d'entrada un 50% més elevat que els altres, inclosos els situats dintre de les muralles de la ciutat, costant 150 reals i 10 sous de cens, quan els altres costaven 100 reals d'entrada i rarament superaven els 5 sous de cens anual.

Finalment, en allò que respecta als establiments de parcel·les agrícoles o illes fluvials, el cens anual es solia pagar en espècie i constituïa un estàndard de 1/30 part de la producció en espècie.

GRÀFIC 3.7: Establiments emfitèutics del Reial Patrimoni al corregiment de Tortosa, segons el capbreu de 1750-1807



Font: ACA, fons Reial Patrimoni, batllia moderna, vol 430. Capbreu del corregiment de Tortosa.
 Elaboració pròpia

El present gràfic pretén posar de manifest, no tant el valor de cada establiment emfitèutic, sinó la proporció de cada tipologia respecte el total inventariat pel capbreu del Reial Patrimoni. Abans que res, hem de dir que la font, per si sola, no permet treure conclusions. La comparació dels volums anuals d'establiments que concedeix el Reial Patrimoni a tot el Principat i el dels capbreus posen en evidència que als segons hi fa falta molta informació, doncs molts dels establiments que apareixen a la primera font, no es contemplen a la segona, que, en teoria, hauria de ser un compendi de tot el que apareix als volums de concessions referents al corregiment tortosí. Així mateix, encara es pot aprofitar com si d'un mostreig es tractés, i que aporta una visió proporcional de la tipologia d'establiments que s'hi donaven.

Al capbreu d'entre el 1750 i 1807 es pot apreciar com gairebé $\frac{3}{4}$ parts del volum total dels establiments realitzats pel rei respon a l'ocupació de terra, illes fluvials o sòl urbà, sent aquest últim, en una gran proporció, a la vila de Flix, mentre que les illes fluvials i la terra es situen bàsicament al tram final de l'Ebre, des de Benifallet fins a la desembocadura.

Pel que fa a les instal·lacions industrials, els molins són pocs els que s'hi instal·len de bell nou. Cal dir, però, que existeixen casos en que alguns torrents d'aigua no formen part dels dominis del Reial Patrimoni, a causa de donacions diverses o cessions

jurisdiccional que es produïren al llarg de la història. Tanmateix, el moviment en quant a establiments de molins que es donen durant la segona meitat del s. XVIII a llocs com Sant Martí de Provençals o a diversos punts de la Sèquia Comtal, no es pot ni comparar als que es produeixen a les Terres de l'Ebre. La vila d'Ulldecona sembla la més activa des d'aquest punt de vista, juntament amb els de la Sènia gracies a les possibilitats industrials del riu homònim; al capbreu, però, no s'enumeren més que cinc casos, sense comptar els de la Sènia, establiments registrats als manuals anuals dels establiments del Principat. En qualsevol cas, la dinàmica d'expansió agrària tenia una àmplia majoria en comparació a la dels establiments industrials; això no vol dir que no n'hi haguessin, o que els vells no es modernitzessin, sinó que simplement no se n'establien de nous, possiblement perquè la producció existent, juntament amb la importació, era suficient.

4.5.3.2 La percepció de les rendes del Reial Patrimoni.

En quant al cobrament d'aquestes rendes anuals, que tenien com a principal característica el fet de ser pagaments de quantitats modestes, en moneda o en espècies, i per motius pràctics, el Reial Patrimoni optà per arrendar-ne el cobrament, establint una categoria d'arrendament que limitava el dret de cobrament a totes aquelles rendes destinades al Reial Patrimoni que no superessin les 5 lliures, o bé que s'entreguessin en espècie. Els arrendaments d'aquest dret al terme de Tortosa i Amposta tenia una duració de 5 anys. Si ens fixem en els preus de remat de la segona meitat del s. XVIII, observem que aquests es situen entre les 1.000 i 1.200 lliures, és a dir, una recaptació d'entre 200 i 240 lliures anuals, que podríem allargar fins a 300 si admetem la plusvàlua que es beneficiava l'arrendatari.³⁷¹

Si comparem aquestes xifres, amb el cens de 100 lliures que solament havia de pagar el molí fariner de la Sènia en concepte d'emfiteusi, ens podem fer la idea de fins a quin punt aquest model de contracte agrari era avantatjós per al pagès que ocupava noves terres.

La resta d'arrendaments es centraven en la percepció d'un impost concret. Tanmateix, abans d'entrar en l'anàlisi de cadascun d'ells, cal fer un petit incís per explicar el funcionament dels arrendaments.

³⁷¹ Les dades extremes s'han tret a partir dels preus de remat dels anys 1769, 1774, 1779 i 1784. ACA, fons Reial Patrimoni, batllia moderna, volums : 265, 270, 275 i 280.

Un arrendament d'un dret del Reial Patrimoni no era altra cosa que una subhasta a la que qualsevol persona podia licitar per aconseguir el dret a percebre l'impost sobre aquelles persones o béns, o immobles que estaven subjectes a aquell impost. Els arrendaments del reial patrimoni garantien aquell dret durant períodes que variaven entre tres i cinc anys, segons el dret en qüestió.

Quan faltava mig any per a que s'acabés el període de percepció de l'última subhasta, la Reial Intendència publicava una nova taba amb les condicions sota les quals es tornava a convocar la subhasta. La taba era anunciada i recitada pel pregoner municipal de Barcelona i Tortosa (i sovint també a Amposta si era un dret que li afectava directament), on indicava el lloc, dia i hora on es realitzaria la nova licitació. El dia escollit, hi assistien els interessats a títol personal o a través d'un apoderat que licitava en nom del seu principal (la subhasta sempre es realitzava a Barcelona). Quan tothom havia licitat, el secretari que presidia l'acte encenia una espelma, iniciant així el breu període de temps durant el qual s'admetien noves licitacions. Quan s'apagava l'espelma, al millor postor se li adjudicava l'arrendament.

Cal dir que, mentre la licitació es produïa per al període de cinc o tres anys, el pagament de l'import es realitzava de manera fraccionada, any a any i dividit en varis pagaments que, com a garantia dels quals havia de presentar avaladors i hipotecar els seus béns.

Tornant a l'arrendament dels impostos, comencem per la lleuda. Aquest era un dels impostos més importants, però com era un impost que s'arrendava conjuntament amb altres ports del Principat, no podem extreure dades concretes del territori objecte d'estudi, doncs els llibres de comptes de la lleuda de Tortosa més moderns que s'han conservat a l'arxiu Corona d'Aragó daten del s. XVII. Els drets de percepció de la lleuda de Tortosa s'arrendava juntament amb la de Barcelona, Mataró, l'Escala, Sant Feliu de Guíxols, Torredembarra, Salou, Tarragona, Cambrils, Vilanova, Cubelles, Sitges, Blanes, Roses i Palamós; s'arrendava en períodes de tres anys i assolien volums que superaven en escreix les 60.000 lliures. Les lleudes cobrades a les duanes terrestres, com les de Lleida, Puigcerdà o la Vall d'Aran, s'arrendaven individualment, però lògicament els volums de capital mobilitzat no eren ni molt menys tant importants com les lleudes marítimes.

Aquest impost, originari de la Tortosa islàmica, fou adoptada per la nova administració catalana, d'aquí que fos coneguda arreu com la lleuda de Tortosa, i fou estesa a tots els ports del Principat. Constituïa un dret totalment separat dels drets duaners locals o provincials que es cobraven a tot el regne. Amb l'augment de trànsit comercial durant la segona meitat del s. XVIII i sobretot el s. XIX, foren molts els comerciants que es queixaren del manteniment d'aquest impost, únic al Principat, i que provocava als ports catalans una important pèrdua de competitivitat. A això calia afegir l'increment de rigorositat sorgida de l'arrendament del dret. El fet de que un particular arrendés el dret de recol·lecció d'un impost agreujava en molts aspectes la situació, ja que el seu objectiu era extreure el màxim profit possible a la inversió realitzada i, per tant, l'exigència i l'observança estricta passà a ser la norma general.

Disposem d'un excel·lent exemple d'aquest raonament. L'any 1805 la Junta de Comerç va obrir un expedient arran de la denúncia que havien fet alguns cònsols de països estrangers -no especifica quins- i alguns patrons espanyols sobre les pràctiques de l'arrendador de la lleuda, Esteve Camarasa. Segons els demandants, Camarasa taxava productes que fins aleshores no s'havien contemplat i havia encarit les tarifes habituals sobre altres articles. Per despatxar aquesta qüestió, l'Intendent encomanà a l'arxiver Antoni Capdevila la reedició de les tarifes que es conservaven als arxius del Reial Patrimoni.³⁷²

Gràcies a aquesta revisió, sabem que la lleuda taxava un total de 368 articles. Se'ns fa difícil saber quin són els articles més fiscalitzats, doncs les unitats de mesura sobre les que s'aplica la unitat d'impost són diferents en funció de la naturalesa del producte. No obstant, a grans trets, podem definir 3 grans categories. Els que paguen més són les primeres matèries i productes manufacturats (draps, fusta, seda, pelleteria...) amb 3 lliures i 4 sous. Els forments, el bestiar, o productes com el sabó, 1 lliura amb un plus variable de sous. Finalment, els productes alimentaris de consum, és a dir, la farina, els llegums, la pesca salada o l'oli cotitzen per sota d'una lliura. Val a dir, però que la reedició no està en absolut actualitzada. Continuava apareixent la fiscalització del comerç dels "moros de Tortosa", parla dels *catius* o esclaus capturats. És, per tant, un

³⁷² BC, fons Junta de Comerç, lligall 68, caixa 94, num. 4, 23. *Tarifa de la Lleuda Real, apellada de Tortosa ques cull, y collecta en Barcelona y demes Vilas, y llocs del Principat de Catalunya* (1805). Casa de Joan Francisco Piferrer, estamper del Rey nostre Senyor.

llenguatge i un tractament específic propi de l'edat mitjana amb una aplicació molt relativa al nou comerç existent a principis del s. XIX.

Per això, no resulta estrany que el pagament de la lleuda a les acaballes de l'antic règim fos un impost poc rigorós a nivell normatiu, però manifestament inflat per part dels arrendataris per treure'n el màxim rendiment.

Així, entre les partides d'oli ja esmentades exportades per part de Moragas durant el 1820, la lleuda, algunes vegades apareixia inclosa dins dels drets duaners, és a dir, entrellaçava els drets del reial patrimoni i els drets d'hisenda, i d'altres, apareixia com una partida a banda. Tot fa penar que aquesta fiscalitat distava molt d'ésser sistemàtica i estandaritzada, la qual cosa encaixa perfectament amb les queixes dels cònsols estrangers que motivaren la reedició dels imports amb que calia fiscalitzar cada producte.

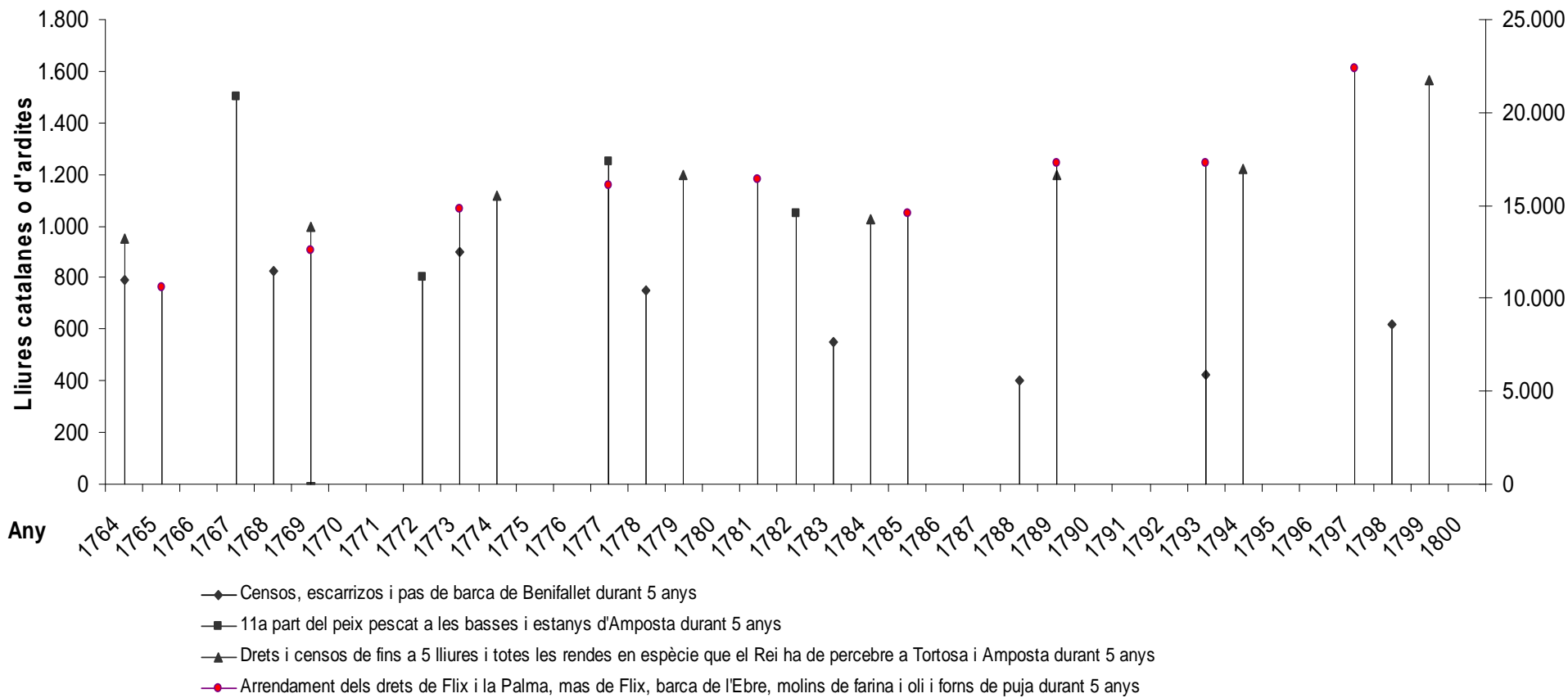
Així mateix, cal advertir que aquest comportament rau de la dificultat de portar un control estricte i real del que suposaria totes les mercaderies que entren i surten del Principat i del preu que han de pagar els arrendataris. Era una inversió d'envergadura, l'import de la qual es fixava abans de saber el rendiment real que ocasionaria i, que, a sobre es pagava en terminis anuals. Això significava que sovint el capitalista no disposava de l'efectiu pel qual havia hipotecat les seves pertinences a l'adquirir l'arrendament de la lleuda, i, en conseqüència, el pagament dels terminis l'havia de garantir el mateix rendiment de la inversió. Això ocasionava moments d'agreujament de pressió fiscal, a més de la pròpia avarícia, sempre present, com els que causaren la reedició dels impostos de la lleuda.

Posant com a exemple la subhasta de la lleuda marítima del Principat del 1793, és a dir, l'arrendament dels drets de percebre la lleuda fins l'any 1796, veiem com hi va haver problemes per part de l'Intendent per col·locar el dret al mercat. Els licitants estaven temerosos dels efectes sobre la navegació de cabotatge que tingués la guerra contra França, la Guerra Gran. Per a que la gent licités per aquest impost, es va haver de rematar a favor de Blai Pazi, comerciant de barceloní, unes condicions de pagament variables, en funció dels períodes de pau -65.000 lliures d'ardites- i els períodes de guerra, 58.000 lliures.³⁷³

³⁷³ ACA, fons Reial Patrimoni, batilla moderna, vol. 289 (1779) p. 164.

La resta d'arrendaments de drets del Reial Patrimoni que hem pogut localitzar i que es centren en la regió de Tortosa són quatre: el pas de barca de Benifallet, l'onzena part de la pesca dels estancs i basses d'Amposta, les rendes i censos emfitèutics de fins a 5 lliures i el Pes Reial.

GRÀFIC 3.8: Evolució dels preus d'adjudicació dels arrendaments de les rendes del Reial Patrimoni a la comarca de Tortosa i comparativa amb la renda de Flix i Palma d'Ebre (1764-1800).



NOTA: A la gràfica no apareix el preu d'adjudicació del Pes Reial. Això és degut a que durant la segona meitat del s. XVIII només hem pogut localitzar una subhasta, concretament la del 1769 i fou adjudicada per l'elevadíssima quantitat de 8.000 lliures, xifra que desvirtuaria sobre la gràfica les magnituds dels altres arrendaments.

NOTA 2: Els valors de Flix i Palma d'Ebre es regeixen per l'eix Y secundari, el de la dreta, doncs la diferent escala permet visualitzar la proporcionalitat amb la resta de dades de Tortosa.

FONT: ACA, fons Reial Patrimoni, batllia moderna, vols. 256 a 296. i VILAR, Pierre: *Catalunya dins l'Espanya moderna* vol 3. p 517 i 518. Elaboració pròpia.

Tot seguit únicament analitzarem les rendes de Tortosa; la renda de Flix i la Palma d'Ebre s'utilitzaran únicament com a referència comparativa respecte les dades de Tortosa i nexa entre les interpretacions de Pierre Vilar i les nostres.

Pel que fa al primer, el pas de barca de Benifallet era la partida més important d'un conjunt de drets cobrats conjuntament a aquella vila, que incloïen censos emfitèutics de diversa naturalesa (immobles urbans, drets d'aigua, finques rústiques, carniceries...) i que es resumien en el nom genèric de *censos, escarrizos y paso de barca de Benifallet*. Aquest arrendament es subhastava per períodes de 5 anys, i les subhastes documentades ens perfilen un preu d'adjudicació que anava des de les 400 a les 900 lliures, manifestant sempre un comportament ascendent del preu d'adjudicació.

En segon lloc és el Reial Dret a percebre l'onzena part del peix que es pescava als estanys i basses d'Amposta i Tortosa. D'origen medieval, aquesta renda es seguí cobrant mentre l'explotació pesquera dels aiguamolls del delta de l'Ebre continuessin sent rentables, i de fet, fou una de les rendes amb una major consideració pel mercat, almenys fins la dècada dels 80 del s. XVIII, moment en que les subhastes del seu arrendament deixen d'aparèixer en la periodicitat habitual als registres de la batllia de l'Arxiu Corona d'Aragó. El seu preu d'adjudicació varia entre les 800 i les 1500 lliures.

I, en tercer lloc, hi ha el calaix de sastre que constitueixen la percepció de tots els drets de fins a 5 lliures i totes les rendes en espècie a les que el Rei tenia dret al territori de Tortosa. Aquesta renda, pel seu origen divers, té una evolució més estable i varia entre les 950 i les 1.564 lliures. Aquí s'inclourien bàsicament la percepció dels censos emfitèutics anuals, agràries, on els més antics es cobraven en espècie, i la renda bàsicament urbana, on es pagava el dret emfitèutic per poder edificar cases dins del perímetre urbà, tal i com hem pogut identificar en el capbreu del corregiment.

Finalment, hem pogut localitzar un quart dret reial, el del Pes Reial, reconegut com a regalia a reu del Principat, i que constituïa la renda més elevada amb un preu de 8.000 lliures per un termini de 5 anys. Es tractava d'un mesuratge que, donat que hi havia de passar tota mercaderia que embarqués o desembarqués de Tortosa, esdevingué, de facto, en un impost més carregat sobre tota mercaderia que sortia o entrava per l'Ebre. No obstant només hem pogut localitzar-ne una subhasta, i malauradament no disposem de

dades del que seria un bon punt d'observació de l'evolució del tràfec comercial per la capital del Baix Ebre durant la segona meitat del s. XVIII.

4.5.3.3 Evolució i cicles dels arrendaments del Reial Patrimoni.

Independentment dels volums de renda que cadascun dels impostos representés, resulta interessat observar els processos cíclics d'inflació de preus, de contracció dels mateixos i com mantenen un cert paral·lelisme en els traçats evolutius de preus malgrat la diferent naturalesa de les rendes, tant locals com regionals.

Donat el fet que la renovació de les rendes del Reial Patrimoni es produïa per quinquenis i els períodes de renovació no eren coincidents entre ells, no és procedent calcular coeficients de variació entre les diferents rendes. Així mateix, tampoc no podem deslligar l'import d'adjudicació a les condicions pròpies de la subhasta i el grau de la escalada de licitacions i competència directa entre inversors, circumstància que inflacionava els preus de remat.³⁷⁴

Per tant, i tenint en compte el paràmetres abans esmentats, disposem-nos a identificar les fases de creixement i decreixement de la renda de Reial Patrimoni a partir de l'anterior gràfica, a imatge i semblança del que feu Vilar, contraposant el preu dels aliments i els preus de la renda. Cal dir d'entrada, que aquí no disposem dels preus de consum d'aliments, ni de productes de consum durant la segona meitat del s. XVIII, i tampoc podem comparar directament les gràfiques de Vilar amb la nostra, doncs ell utilitza valors índex de base al 1715, any per al que Tortosa no té informació dels arrendaments fins al 1760, circumstància que va empènyer Vilar a obviar les rendes tortosines per al seu anàlisi que avarca tot el s. XVIII³⁷⁵.

No obstant això, sí que hem pogut manllevar les dades absolutes recollides per Vilar dels arrendaments del Reial Patrimoni de Flix i Plana d'Ebre i les hem incorporat a la nostra gràfica.³⁷⁶ Amb això hem pogut contextualitzar les nostres dades i les recollides per Vilar i comparar les conclusions.

³⁷⁴ Aquesta escalada tenia un mecanisme per ser frenada, l'import de *promeses*. Es tractava d'una quantitat variable de diners que un licitant ofería al seu competidor pel fet de que aquest abandonés l'escalada de licitacions i evités un excessiu increment de preu. Això provocava l'aparició d'alguns especuladors que únicament s'apropaven per guanyar aquestes primes en contextos en els que coneixien l'autèntic interès d'un inversor vers un determinat arrendament del Reial Patrimoni.

³⁷⁵ VILAR, Pierre: *Catalunya dins l'Espanya moderna* vol 3 (1986). Barcelona. Edicions 62. p. 523.

³⁷⁶ Id. p. 517-518

A primer cop d'ull podem apreciar un marcat paral·lelisme de l'evolució de les rendes de Flix i Palma d'Ebre amb la sèrie de valors que disposem de manera més completa i que, a més constitueix la sèrie més representativa de l'evolució de la renda de la comarca de Tortosa durant la segona meitat del s. XVIII, els drets i censos. Malgrat que Vilar afirmi que els censos són rendes fixes, nosaltres podem constatar que a la majoria de censos agrícoles procedents dels establiments emfitèutics, el pagament era en forma de parceria, la qual cosa porta a entendre que l'augment de preu respon indiscutiblement a una augment de la productivitat de cada unitat agrària on la monarquia hi té la propietat eminent.

En quan a les fases evolutives que podem distingir a la gràfica de la segona meitat d'aquesta centúria, podríem admetre com a vàlida una procedència de la primera meitat de segle que podria ser equiparable a la de la resta del Principat, amb un creixement continu i sostingut com a efecte de la recuperació de la Guerra de Successió. Segons les valoracions de Vilar, aquesta arrencada s'estabilitzà al període just al qual nosaltres comencem a disposar de dades, ja que es posa de manifest un creixement moderat fins al quinquenni 1775-1780.

A partir d'aquí detectem un punt d'inflexió i successiva davallada entre el 1780 i 85 on els preus d'adjudicació de les rendes tornen als nivells de mitjans de la dècada del 1770. Al següent quinquenni i sobretot durant la dècada dels anys 90, es reinicia un procés inflacionari dels preus degut als efectes de la guerra i la pujada dels preus agrícoles.

Aquesta valoració seria adient per als arrendaments dels censos de Tortosa i Flix, però l'11 part del peix i les rendes de Benifallet mereixen una consideració a part. Començant per la primera, únicament cal destacar una forta inestabilitat durant la dècada dels anys 60, però paradoxalment s'estabilitzen els preus a la dècada dels anys 70 i entra a la lògica del procés evolutiu adés descrit i amb nivells de preus molt similars als dels censos de Tortosa i Amposta.

En quant als censos de Benifallet, donat que inclouen les rendes del pas de barca d'aquella localitat, haurien de mantenir un marcat paral·lelisme amb l'evolució dels preus de Flix, però no és així. En prier lloc destaca que els preus d'adjudicació es mantenen pràcticament idèntics als de Tortosa i Amposta fins mitjans de la dècada dels anys 70, i a partir d'aquest moment els preus es precipiten de manera sostinguda fins l'any 1788, assolint un valor índex que ratlla el 40% del que havien assolit l'any 1773.

Així doncs, la principal característica és que les rendes de Benifallet no experimenten el punt d'inflexió pròpia de Tortosa i Amposta o Flix, situat al primer quinquenni de la dècada dels anys 80. Si que experimenta, en canvi una forta recuperació dels preus durant el segon quinquenni de la mateixa dècada i amb una evolució equiparable a la dels altres arrendaments, encara que ja no recuperarà els valors absoluts que equiparaven el preu dels seus arrendaments amb el de la capital del corregiment, com succeïa durant els anys 60.

Així doncs, la principal conclusió d'aquest anàlisi és que l'evolució de Tortosa en quant a la inflació de les rendes del Reial Patrimoni segueixen uns paràmetres força similars als de la resta de Catalunya, malgrat no haver pogut agregar més exemples d'arrendaments que justifiquessin l'afirmació.

L'altre punt d'anàlisi amb que treballa Vilar és la procedència i l'ofici dels arrendataris. Per a cada arrendament que analitzà, l'historiador francès procurà identificar l'extracció social dels adjudicataris i, la seva procedència per tal de veure l'origen del capital que s'invertia en aquell tipus de rendes. Nosaltres hem pres en consideració el valor i la importància d'aquesta informació i n'hem reproduït un quadre similar amb les nostres dades:

TAULA 3.13: Procedència i extracció social dels adjudicataris dels arrendaments del Reial Patrimoni a la comarca de Tortosa (1764-1799)

Arrendament	Any	Nom de l'adjudicatari	Ofici	Procedència	Lliures
<i>Censos, escarrizos i pas de barca de Benifallet durant 5 anys</i>	1764	Juan Ortega	mestre paleta	Tortosa	789
	1768	Juan Ortega	mestre paleta	Tortosa	825
	1773	Josep Carbó	mestre fuster	Barcelona	900
	1778	Josep Roses i Cia	-	Tortosa	750
	1783	Maties Cabot	mestre veler	Barcelona	550
	1788	Narcís Bohigas	passamaner	Barcelona	400
	1793	Jaume Roses	comerciant	Tortosa	425
	1798	Juan B. Roses	comerciant	Tortosa	618
<i>Onzena part del peix pescat a les basses i estanys d'Amposta durant 5 anys</i>	1767	Josep Ferrater	comerciant	Barcelona	1.500
	1772	Josep Ferrater	comerciant	Barcelona	800
	1777	Aloi Borrella	arquitecte	Barcelona	1.250
	1782	Noarcís Bohigas	passamaner	Barcelona	1.050
<i>Pes reial a Tortosa i Amposta</i>	1769	Josep Nadal	sombrerer	Barcelona	8.000
<i>Drets i censos de fins a 5 lliures i totes les rendes en espècie que el Rei ha de percebre a Tortosa i Amposta durant 5 anys</i>			patró de vaixell	Tortosa	950
	1764	Josep Constans			
	1769	Josep Nadal	sombrerer	Barcelona	1.000
	1774	Antoni Teixidor	sastre	Barcelona	1.115
	1779	Tomàs Bohigas	comerciant	Barcelona	1.200
	1784	Maties Cabot	mestre veler	Barcelona	1.025
	1789	Jaume Roses	comerciant	Tortosa	1.200
	1794	Joan B. Passanau	comerciant	Tortosa	1.220
	1799	Joan B. Passanau	comerciant	Tortosa	1.564
					27.131

FONT: ACA, fons Reial Patrimoni, batllia moderna, vols. 256 a 296. Elaboració pròpia

Amb aquestes dades sabem que d'un total de 21 subhastes, 10 foren adjudicades a licitants tortosins i 11 a barcelonins. Tanmateix, si ho comptabilitzem des del punt de vista de l'import total de remat de tots els arrendaments, de les 27.131 lliure que suma tot plegat, 8.341 foren pagades amb diners de Tortosa i la resta, 18.790 lliures per adjudicatari de la ciutat comtal; això és el 30,74 i el 69,25% respectivament, proporcionalitat que s'aparta de la suposada igualtat per qüestió de numero absolut d'adjudicacions. Comparem-ho amb xifres de la resta de Catalunya presentades per Vilar:

TAULA 3.14: Arrendaments del Reial Patrimoni a Catalunya i participació de capital barceloní (1716-1808). En lliures catalanes.

Arrendament	Num. adjudicacions	Import total adjudicat	Adjudicacions a licitants barcelonins	Import amb participació de capital barceloní	% d'adjudicacions barcelonines sobre el total	% de capital barceloní sobre el total
Agramunt	32	80.983	16	52.615	50	64,97
Talarn-La Guardia	29	62.873	19	40.773	65,52	64,85
Castellbó	31	236.032	18	138.571	58,06	58,71
Madrona, Merola, Carbasí	30	23.547	14	11.886	46,67	50,48
Llívia (La Cerdanya)	30	52.373	16	27.943	53,33	53,35
Lleuda de Puigcerdà	29	67.390	7	16.200	24,14	24,04
Lleuda de la Val d'Aran	15	41.639	10	28.935	66,67	69,49
Lleida	33	204.552	17	111.152	51,52	54,34
Flix-La Palma	20	228.767	14	170.092	70	74,35
Vilafranca	29	22.183	22	18.758	75,86	84,56
Moià	21	93.770	16	73.870	76,19	78,78
Bellcaire	23	55.292	18	30.377	78,26	54,94
Pals	21	17.263	18	12.893	85,71	74,69
Mataró-Llavaneres	25	27.213	16	17.853	64	65,6
TOTAL	368	1.213.877	221	751.918	60,05	61,94

NOTA: Entenem capital o adjudicacions barcelonines a aquelles participacions en les que intervé almenys un agent de la ciutat comtal. Inclou participacions mixtes.
FONT: VILAR, Pierre: *Catalunya dins l'Espanya moderna*. Vol. 3 (1986). Barcelona. Edicions 62. p. 505-523. Elaboració pròpia.

Amb aquest quadre s'ha intentat realitzar la mateixa valoració que hem fet amb les nostres dades referents als arrendaments del reial patrimoni de Tortosa, és a dir, quantificar el grau d'intervenció, i per tant, el grau de conquesta del mercat dels arrendaments per part de Barcelona, o de societats mixtes en les quals el capital barceloní hi juga un paper destacat. Aprofitant la gran representativitat de la diversitat de la geografia del Principat que assoleixen els arrendaments escollits per Pierre Vilar³⁷⁷, observem que de mitjana el capital Barceloní intervé en el 60% de les adjudicacions i gairebé en el 62% dels capitals mobilitzats en tal concepte. Aquesta diferència només es pot interpretar com una predilecció dels inversors barcelonins vers aquells arrendaments més lucratius, i per tant, més cars.

Si ho comparem amb les nostres dades, que presentaven una proporció del 60 i 40% de les adjudicacions a favor de Barcelona, i un 30,74 i 69,25% dels capitals a favor de la capital catalana, veiem en allò referent a les adjudicacions, Tortosa presenta un grau d'intervenció per part de Barcelona similar al de la resta de Catalunya, un 60%, però una intervenció en capitals molt més marcada, assolint un 70%, 8 punts percentuals per sobre de la resta del Principat.

Interpretem aquesta dada des de dos punts de vista:

En primer lloc cal tenir en compte el factor cronològic. Mentre que les nostres dades s'inicien a la dècada dels anys 60, els de Vilar ho fan a la segona dècada del s. XVIII. Entenem que durant aquesta primera meitat de centúria, el capital barceloní s'estava recuperant dels efectes de la guerra de successió, i tardaria uns anys a estendre la seva influència pel país. Mentre tot això succeïa, el capital local va tenir gairebé mig segle per sumar uns punts percentuals que a Tortosa no podem comptabilitzar per falta de dades.

I en segon lloc apuntem a una interpretació de caràcter eminentment econòmic. Per l'experiència adquirida amb la lectura atenta de cadascun dels arrendaments que assenyallem per al partit de Tortosa, podem constatar que existien pocs casos en què un licitant Tortosí es quedava fora de la subhasta per no poder competir amb el capital barceloní, ans el contrari, si no fos per ells, moltes de les subhastes quedarien desertes per falta de licitants. Podem intuir, per tant, que el capital tortosí, i la seva capacitat

³⁷⁷ VILAR, Pierre: *Catalunya dins l'Espanya moderna*. Vol. 3 (1986). Barcelona. Edicions 62. p. 493 i ss.

inversora estaven, o bé poc interessades en aquest tipus d'arrendaments, o directament no podien ni aspirar a adquirir alguns d'ells. Prova d'això és que els arrendaments més lucratius anaren a parar en mans de la menestralia barcelonina, mentre que el capital autòcton únicament aspirava a aquells arrendaments més assequibles, d'aquí la diferència entre percentatge d'arrendaments adjudicats i percentatge de capitals aportats en aquest concepte.

4.5.4. Els propis i arbitris municipals de Tortosa.³⁷⁸

No podem tancar aquest punt sense parlar d'un tercer nivell de fiscalitat, els impostos municipals, la única font d'ingressos que tenien els municipis durant l'Antic Règim.

El comú o el municipi era la instància administrativa amb més pes i influència sobre la població, i tanmateix, en el cas de Tortosa, és la que ens resulta més desconeguda per un greu dèficit documental que inclou gairebé tot el s. XVIII i el primer terç del s. XIX, moments, per altra banda, transcendents de cara consolidar el creixement econòmic del període que en aquest estudi abordem.

El municipi, cal no oblidar-ho, era un senyor més. Aquest tenia els seus drets jurisdiccionals, de la mateixa manera que els tenia el rei, un monestir, una ordre militar, o qualsevol senyor laic, i com a tal, a alçades del s. XVIII, i des de molt abans, existia el sistema d'arrendaments per cobrar-ne els drets. Serà d'aquest model d'actuació fiscal d'on es derivarà, en gran mesura, la viabilitat econòmica dels municipis.

4.5.4.1 Una aproximació a les despeses dels ajuntaments.

El comú o el municipi era la instància administrativa amb més pes i influència sobre la població, i tanmateix, en el cas de Tortosa, és la que ens resulta més desconeguda per un greu dèficit documental que inclou gairebé tot el s. XVIII i el primer terç del s. XIX, moments, per altra banda, transcendents de cara a consolidar el creixement econòmic del període que en aquest estudi abordem.

³⁷⁸ La síntesis i conclusions d'aquest epígrafe han estat publicades. AGRAMUNT, Agustí: "Els arrendaments de propis i arbitris de Tortosa a les acaballes de l'Antic Règim" a *Recerca*, 15. 2014.

El municipi, cal no oblidar-ho, era un senyor més. Aquest tenia els seus drets jurisdiccionals, de la mateixa manera que els tenia el rei, un monestir, una ordre militar, o qualsevol senyor laic, i com a tal, a alçades del s. XVIII i des de molt abans, existia el sistema d'arrendaments per cobrar-ne els drets. Serà d'aquest model d'actuació fiscal d'on es derivarà, en gran mesura, la viabilitat econòmica dels municipis.

Els arrendaments eren l'actiu d'una municipalitat, d'allí on el comú adquiria els ingressos necessaris per portar a terme la seva política d'actuacions sobre el territori. Per apreciar la naturalesa d'aquestes despeses, el passiu d'es d'un punt de vista comptable, caldria distingir la situació pretèrita i posterior als decrets de Nova Planta, per entendre els canvis i continuïtats que s'hi produïren. Igualment seria bo cercar similituds i diferències entre la tipologia de les despeses de municipis més petits de la comarca i els més grans, per tenir un punt de vista divers de la inversió de les institucions públiques sobre el territori. Així, basant-nos amb la documentació localitzada, compararem, per una banda, el passiu de la ciutat de Tortosa dels anys 1708 i 1768, i per altra, les despeses de Xerta l'any 1827. És cert que existeix una disparitat cronològica evident entre els casos de Tortosa i Xerta, però l'organització municipal, un cop implantat el model de municipi borbònic, no sofrí canvis substancials fins la plena implantació del règim liberal, fet que no succeí fins l'abolició dels corregiments.

Pel que fa a les despeses de Tortosa abans de la Guerra de Successió, cal donar un cop d'ull als llibres de clavari, els quals reflectien totes aquelles despeses que passaven per un ajuntament durant un període, en el cas de Tortosa, bianual. Degut a les fortes reformes que es produïren a la constitució orgànica de l'ajuntament a partir de la Guerra de Successió, únicament disposem de llibres de clavari fins al 1708.

Prendrem, per tant, el llibre de clavari del 1701-1702 com a referència per ser el més complet i millor conservat.³⁷⁹ El passiu de l'Ajuntament, malgrat no estar classificat pels seus contemporanis, podem estructurar-lo segons les següents categories: en primer lloc, les càrregues financeres dels censals creats. En segon lloc, hi ha el sou del personal municipal, el manteniment d'infraestructures (viàries, de reg, mobiliari urbà...), personal extern (comissionats, síndics, procuradors a la Cort...), despeses de defensa, que es

³⁷⁹ AHCTE, fons municipal, papers. Clavari num 142 (1701-1702)

reduirien a les guàrdies, manutenció i manteniment de les casernes i manteniment de les torres, el personal judicial, inclòs *l'advocat de miserables*, les institucions financeres, sent el *racional de la casa* i personal de la *Taula de Canvi*, els més destacats, el personal d'ensenyament (mestre de minyons i el mestre major de gramàtica) i l'hospital, com a institució sanitària.

En un segon terme hi ha els treballadors eventuais, el contracte dels quals s'adjudicava en pública subhasta, com si d'un arrendament es tractés. Normalment eren feines que requerien una especial dedicació i que l'ajuntament es comprometia a ser-ne client, sempre i quan el seu preu fos el més assequible entre els qui s'oferien a fer-lo. Ens referim al fuster que realitzava el manteniment del pont o el manteniment de les sèquies de la ciutat, que estaven subjectes a les directrius del mestre d'obres de l'ajuntament, així com el pregoner (*el trompeta i corredor*), el *vedaler del pont*, el sastre de la ciutat, entre d'altres.

I, finalment, hi ha les despeses eventuais, com ara les fires o les festivitats periòdiques, les despeses de les quals sempre es cobrien a partir de diferents *avaries* amb el que es carregava a l'adjudicatari dels arrendaments més lucratius que la ciutat oferia. És de destacar també, que entre els teixidors de lli i seda de la ciutat, es cobrava en espècie, l'impost dels gramatges o *gramalles*, que eren un conjunt de peces de roba destinades a les vestidures oficials dels procuradors de la ciutat.³⁸⁰

Aquesta estructura sofrí canvis substancials arran de l'abolició de l'estat català. La informació de la situació posterior a la Guerra de Successió Espanyola no l'hem pogut localitzar al castigat arxiu tortosí (en quant a la documentació d'aquesta època) sinó que l'hem localitzat arran d'un expedient elevat al govern de SM per part dels síndics de la ciutat reclamant que s'aboleixin alguns dels arbitris de la ciutat. Arran d'aquesta petició, es demanà un informe exhaustiu de les finances de la ciutat, i entre ells, destacava el balanç d'ingressos i despeses del 1768. Vegem-lo al següent quadre:

³⁸⁰ Com a concepte, una gramalla és una túnica llarga que portaven a sobre els magistrats durant l'edat mitjana; tanmateix, el concepte va passar a designar l'aportació en espècie que pagaven els artesans tortosins als prohoms de la ciutat. S'han conservat entre els fulls solts de l'Ajuntament algunes relacions de les peces de roba cobrades pels procuradors de la ciutat, totes datades no més enllà del 1706, fet que ens fa pensar que era una pràctica antiga que no va sobreviure a la Guerra de Successió. Justament dels últims anys, disposem d'una sèrie completa de les gramalles que van des del 1703 al 1706. AHCTE, fons municipal, papers, top. 4580, 4603, 4617, 4621, 4622, 4626 i 4627.

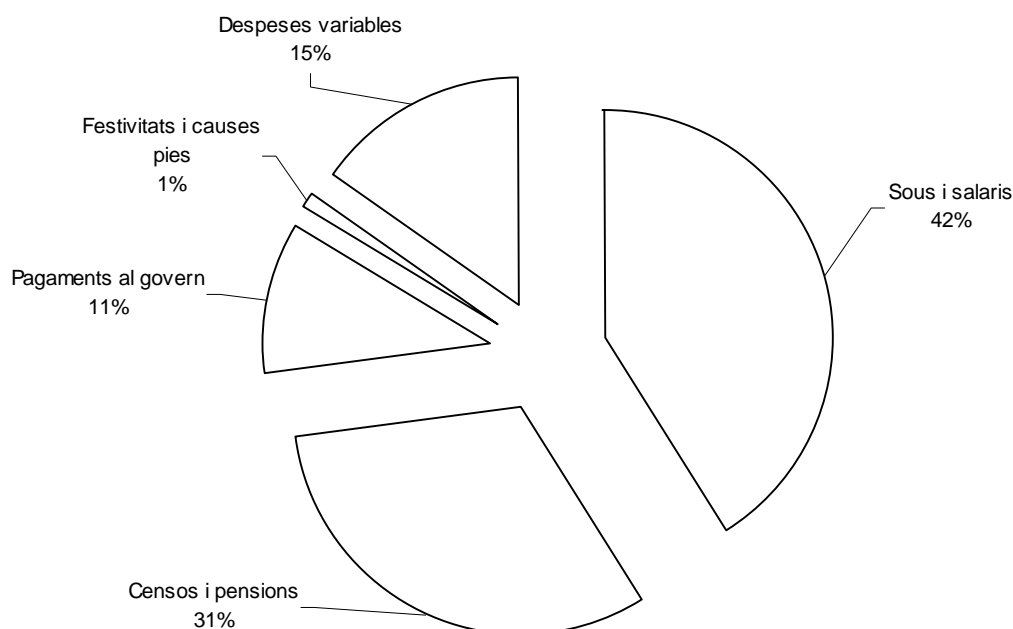
TAULA 3.15: Despeses fixes i variables de la ciutat de Tortosa. 1768.

	Cost anual en reals
Sous i salaris	
Corregidor de la ciutat	11.277
Alcalde major	1.879
Agutzil	564
Mosos d'esquadra	4.009
8 regidors de la ciutat	12.000
Síndic procurador general	1.500
Advocat de la ciutat	700
Secretari de l'ajuntament	1.414
Procurador de pleits	140
Comptador de propis i cadastre	1.400
Tres porters de l'ajuntament	1.800
Per als electes i secretar de la concòrdia	1.686
Trompeta i corredor	640
Alcaide de la presó	512
Guardes de boscos	2.080
Guardes del Pont	2.100
Torres i llocs de marina	12.468
Rellotger	120
Mestres de gramàtica i primeres lletres	3.000
Ajuda als monjos per tocar la campana del Seny	56
Fielat de les carns	350
Tallador	240
Agens i advocat a Madrid i Barcelona	3.000
Criat de l'ajuntament	140
TOTAL	63.075
Censos i pensions	
Censos perpetus a veïns	517,23
158.725 lliures entre 55 censos redimibles, segons la concòrdia de la ciutat amb els seus creditors del 30/4/1738	47.617,13
TOTAL	48.134,36
Pagaments al govern de SM	
Cadastre, inclosos llocs de Xerta i Tivenys	16.551,12
TOTAL	16.551,12
Festivitats i causes pies	
Almoina en neu als caputxins	40
Misa diària del caputxí a la casa capitolar	576
Festivitat de Sant Gregori: misa, sermó i cera	80
Festivitat Sant Sebastià	25
Despeses processó de Corpus	700
Almoina en carn al convent de Jesús	500

TOTAL	1.921
Despeses ordinàries i extraordinàries variables	Valors variables/aprox
2% del total del producte de propis i arbitris a la tresoreria de l'exèrcit de Catalunya	3.310,70
15 al millar que segons la instrucció del 30/7/1760 s'ha de pagar al majordom dipositari dels propis, procedent del producte dels ingressos. Valor variable	Valor variable
Despeses extraordinaris: lloguers de cases de casernes, hospital, escorxador, escola, casetes de porters, conservació del pont de barques, refrigeri del dia de corpus, conducció de la pólvora, barraques de marina, carbó i tea per a funcions públiques, pesos de carniceries, paper segellat, correu, impressos i drets de l'escibà dels elegits de la concòrdia, aigua per a la tropa, conservació de l'assut i molins, composició edifici militars, reparacions d'edifici públics, neeja de sèquies, insígnies de regidors, rogatives de nostra senyora de l'aldea, cobrador del cadastre, pleits de la ciutat i procuradors eventuais.	20.000
TOTAL	23.310,70*
TOTAL DESPESES DE L'AJUNTAMENT	152.992,18

Nota: El total de les despeses variables, únicament compatibilitza les dades que la font aporta.

GRÀFIC 3.9: Despeses fixes i variables de la ciutat de Tortosa. Valors relatius. 1768.



Font: AHN, fons Consejos, 22610. *Tortosa. Los diputados y Personero de la misma ciudad sobre la extinción de varias gabelas: Reglamento de cargas y gastos que deberán satisfacerse del caudal de propios y arbitrios de la ciudad de Tortosa con consideración al producto anual que tienen y consta a consejo por los testimonios y demás documentos que se ah remitido. 1768.*
 Elaboració pròpia.

Vist això, si ens posem a comparar, l'estructura formal no canvià en essència, encara que sí que trobariem una partida nova derivada de la intromició de l'estat, sent especialment significativa, la del cadastre, i el 2% del producte de propis i arbitris que aniria a parar a la tresoreria de l'exèrcit destacat a Catalunya. Caldria afegir, tanmateix, el cost del salari del corregidor que no corria a càrrec de l'actiu del comú, sinó que passaria a fiscalitzar-se directament sobre les classes productives, especialment dels gremis de la ciutat, fet que originà moviments socials arreu del Principat i que, unit amb la pèrdua de representativitat en el si del comú, derivà en una gran multiplicitat de pleits que culminarien amb la introducció del síndic personer a dins de l'ajuntament de les ciutats i viles catalanes.³⁸¹

La resta de partides, seguiria una categorització bastant similar a la pretèrita, malgrat que la partida de censos i pensions guanyà una gran importància fins situar-se a l'alçada del 31% de les despeses en aquell moment. De fet, la notícia d'aquests balanços ens dona notícia de l'existència d'una concòrdia que signà la ciutat i els seus creditors segons la qual, gran part de les decisions restaven segrestades per la desició dels creditors de la ciutat, els quals tenien poder de desició dins la Junta de Propis i Arbitris de la ciutat fins al punt de disposar d'una de les quatre claus de l'arca on es dipositaven els excedents dels actius de la ciutat.³⁸²

³⁸¹ Aquest fou un conflicte obert entre 1750 i 1752 a la Reial Audiència, arran de les queixes sobre les imposicions abusives que rebien els gremis de la ciutat quan el pagament dels salaris de l'Alcalde Corregidor i l'agutzil major va passar a recaure, en forma d'impost de repartiment, sobre ells. L'impost dels salari del corregidor i els altres ja s'afegia als drets reials i al cadastre, tant personal com *ganancial*, i segons les seves reclamacions, les exigències havien arribat a ser violentes: *obligándoles al pago con todo el rigor de apremios militares i prisiones*. Les reclamacions dels gremis, units per la causa, aconseguiren que el salari passés a pagar-se, primer de les rendes del comú, i després, pagar-ho en detriment de les rendes dels diferents creditors i censalistes de la ciutat. ACA, Reial Audiència, plets civils, 21296.

En quant a conflictes de faccions municipals disposem d'una notícia tardana, del 1795, però que agrupa conflictes latents des dels anys 60 del s. XVIII, que reflexa molt bé els bàndols formats pel governador de la ciutat de Tortosa i *els poderosos* i per altre, els gremis de Sant Antoni Abat que arran de conflictes per l'ocupació de terres a la plana deltaica, el conflicte es traslladà a instàncies polítiques, i esclatà en les irregularitats en l'elecció dels representants al consell tortosí i les implicacions que això tenia amb el fet de determinar el cupo de soldats que havien de cedir el gremi de pagesos a la lleva de miquelets. AHN, consejos 6882, 19.

Aquest, però, no és pas un fenomen aïllat, sinó que es circumscriu en un clima generalitzat al Principat de postguerra de Successió en el qual molts dels alçaments contra les irregularitats comeses pels nous ajuntaments (sobretot contra la pràctica coneguda com la venalitat d'oficis) es formulen a través de les corporacions d'oficis. TORRAS, Josep Maria: *Los mecanismos del poder. Los ayuntamientos catalanes durante el s. XVIII*. (2003). Barcelona. Crítica. p. 101-143.

³⁸² Segons la Concòrdia, en el cas de que els ingressos de propis superessin les despeses que s'havien de cobrir amb aquells fons, el sobrant es dipositava en una arca amb quatre Olaus: l'una la tenia el

Aquesta concòrdia imposava un control periòdic dels beneficis i els costos derivats del producte de propis i arbitris de la ciutat, la qual havia d'estar supervisada per la Intendència del principat, i ratificada pels creditors censalistes. Per aconseguir-ho, es creava una junta municipal encarregada de realitzar tal control econòmic i trametre-la puntualment a les autoritats competents. Aquestes juntes tenien una periodicitat trianual, encara que els comptes corrents es tancaven individualment cada any.³⁸³

Per als municipis més petits, els conceptes del passiu que es tenien en compte s'agrupaven entre el personal, que incloïa els càrrecs municipals i el personal eventual, que tenia una vinculació molt més estreta amb l'ajuntament, fins al punt de que les despeses del rellotger o el mestre apareixien juntament amb el dels regidors o el del batlle d'aigües. Els censos i els censals dels creditors i els costos de les festivitats tenien la mateixa entitat que a les ciutats. En canvi, els col·lectors d'impostos no vinculats a l'ajuntament, juntament amb la policia, els dipositaris financers, els recàrrecs del 20% sobre els arbitris i les despeses en matèria de paper segellat de la correspondència o fulles de matrícula es contenia en una categoria a banda que en el cas de Xerta s'anomenaven *gastos ordinarios alterables* i que recollia, a grans trets, les càrregues que tenia l'ajuntament amb les altres administracions polítiques, ja fossin regionals o supraregionals.³⁸⁴

La resta de despeses es repartien entre despeses extraordinàries i despeses fora de dotació pressupostària. Les extraordinàries eren les despeses comunes no constants, com ara juntes o comissions de finalitats específiques, mentre que les de fora de dotació eren partides destinades al sou de representants, síndics i procuradors que només es produïen en cas d'haver conflictes judicials als que l'ajuntament havia d'enviar representants.

governador, l'altra els electes de la concòrdia, la tercera el primer diputat de la junta de propis i la quarta el secretari de la junta d'electes. Els fons estalviats, si les quatre Claus arribaven a l'acord, es podien utilitzar per pagar els interessos de censos endarrerits o qualsevol altre tipus de càrrega financera que l'ajuntament tingués. AHN, fons Consejos, 22610. *Tortosa. Los diputados y Personero de la misma ciudad sobre la extinción de varias gabelas*: Reglamento de cargas y gastos que deberán satisfacerse del caudal de propios y arbitrios de la ciudad de Tortosa con consideración al producto anual que tienen y consta a consejo por los testimonios y demás documentos que se ah remitido. 1768.

³⁸³ El funcionament del control de les finances municipals per part d'els creditors i censalistes de la ciutat l'hem pogut conèixer gràcies a la còpia protocolitzada per part del notari de l'ajuntament, Joan Baptista Mondeli, de l'informe que realitzà la Junta per al trienni 1761-1763. AHCTE, fons notarial. Joan Baptista Mondeli, 1764. num 109 pàg. 42-45.

³⁸⁴ AMX, top 57, num 14.

El que val la pena destacar del passiu és els censals. D'aquesta partida disposem de dues fonts que evidencien la procedència del deute municipal: La primera és una consulta realitzada per l'ajuntament als censalistes de Tortosa l'any 1750 sobre una possible proposta de modificació de les càrregues que havien de suportar les finances municipals, i en segon lloc, un informe emès per l'ajuntament de Xerta l'any 1827 on especifica tots els conceptes del balanç municipal d'aquell any.³⁸⁵ La comparativa entre les dues fonts ens mostra com, en un marc de gairebé un segle de diferència, i havent-se produït la revolució liberal entre mig (malgrat trobar-nos en plena Dècada Absolutista), el marc comptable municipal seguia estant compost dels mateixos elements, especialment en allò que afecta la composició del deute i l'origen del capital dels censals: les institucions eclesiàstiques.

Els convents, tant masculins com femenins, de la ciutat de Tortosa eren les principals institucions creditors de la ciutat. Aquests oferien censals de diferents quantitats a canvi de pensions anuals que oferien a aquelles institucions entrades regulars de finançament, així com una situació de manifesta influència sobre l'estat de comptes de la ciutadania.

El convent de monges de la Concepció Victòria, el convent de monges Santjoanistes de Tortosa i el de Sant Carles de la Ràpita, el convent de Nostra senyora del Rosari, el convent de Sant Blai, o el convent de Santa Clara eren institucions d'allò més habituals entre els creditors dels ajuntaments de les Terres de l'Ebre. Localitzem també alguns beneficis eclesiàstics fundats pel clergat secular, amb o sense càrrec (per exemple el rector del Col·legi de Sant Jaume i Sant Maties) censals a càrrec d'algunes confraries, sent la més important, la confraria de Nostra Senyora de la Cinta, encara que trobem presència de confraries i institucions d'altres localitats, com ara la confraria de Sant Joan de Lleida o el Reial Col·legi Trinitari de Tarragona, i el sempre omnipresent Capítol de Canonges de Tortosa. I, finalment, també hi trobem causes pies i censos fundats per diferents personatges o famílies de la ciutat de Tortosa i d'altres indrets.

Cal dir que la diversificació de les fonts de finançament era una característica més pròpia de les viles que no pas de la principal ciutat, la qual ja tenia un complex

³⁸⁵ AMX, top 57, num 14. i ACA, Reial Audiència, plets civils, 21296. En aquest últim document, els creditors de la ciutat de Tortosa havien d'acceptar una proposta dels gremis de la ciutat de que els sous de l'alcalde Corregidor i els alcaldes dels municipis menors. Gràcies a la convocatòria dels creditors, tenim notícia de les institucions que havien portat Diners per finançar el deute de l'ajuntament.

institucional consolidat vinculat des d'antic en el funcionament financer de la ciutat. Les viles com Xerta, en canvi, s'involucraven en xarxes creditícies d'abast territorial més ampli (per exemple, la vila de Xerta tenia censalistes de Barcelona, Lleida i, entre els més importants, el Monestir de Poblet), però s'endeutaven a partir d'aportacions de capital més petites –entre els censos que havia rebut l'ajuntament de Xerta, cap d'ells superava l'import de 3.000 lliures) que oferien pensions, per tant, més reduïdes i més fàcilment amortitzables.

De fet, les pensions que s'havien de pagar anualment en el cas de Xerta representaven un 36% de tot el passiu de l'any 1827. Malgrat això, en temps de dificultats, les pensions podien esdevenir un important problema econòmic per als ajuntaments. Els balanços de l'ajuntament arrossegaven quantitats de pensions vençudes que podien superar en escreix els actius pressupostaris de tot un any, sense comptar amb les pensions que s'havien de pagar per aquella mateixa anualitat. Així, per exemple, l'any 1827, l'actiu de l'ajuntament de Xerta ascendia a 37.734 rv. comptant el producte dels propis, dels arbitris municipals i els superàvit acumulat (ingressos sense descomptar el passiu), mentre que les pensions vençudes ascendien a 73.424 rv, això és 195% dels ingressos anuals del municipi. Cal dir, però, que la cronologia convulsa de les primeres dècades del s. XIX aporta alguna llum sobre la difícil situació de les finances municipals, però en qualsevol cas, ens trobem en plena ofensiva de l'estat per sotmetre als municipis i apropiat-se dels seus recursos, com ja ho demostra el fet de que, aquell mateix any, l'ajuntament de Xerta ja pagava fins a un 20% dels propis i arbitris a l'estat, percentatge que havia augmentat d'ençà els anys anteriors, ja que entre el 1817 i el 1820, el percentatge era del 17%³⁸⁶

4.5.4.2 Classificació i marc interpretatiu de les despeses dels ajuntaments.

L'exercici comparatiu entre la documentació trobada per a Tortosa i alguns estudis equivalents d'altres ciutats de Catalunya, ens ha permès observar que existeix una base comuna de drets arrendats que hom pot trobar a moltes de les viles i ciutats del

³⁸⁶ AMX, top 10, num 15. Es tracta d'uns informes retrospectius amb els que l'ajuntament de Xerta pretenia demostrar al corregidor de Tortosa (com a representant de l'estat a la ciutat) que havia satisfet aquells imports a l'administració central

Principat, independentment de la seva ubicació geogràfica, nombre d'habitants o orientació econòmica del seu entorn.

Distingim entre els arrendaments d'explotació del béns propis (molins, carnisseries, fleques, terres, herbes, sèquies, mines, etc.), i els arrendaments del cobrament dels arbitris municipals, és a dir, la fiscalitat que percebia l'ajuntament, la qual podia ser completament diferent en funció del grau d'autonomia senyorial de que gaudís cada ciutat. Malgrat que els arrendaments dels propis són relativament similars, el dels arbitris són difícilment equiparables entre diferents municipis. Per aquest motiu, i donat que el procediment d'arrendament és el mateix independentment de si es tractava de propis o arbitris, proposem una agrupació diferent a aquella reconeguda pels seus coetanis en funció de la funcionalitat econòmica de cada arrendament, seguint l'exemple emprat per Vilalta en el seu estudi sobre Balaguer.³⁸⁷

Aquesta base comuna la constitueixen els subministraments de certs productes, especialment el vi o l'aiguardent, el peix o la carn. Productes de consum bàsic i universal. En un segon ordre, trobem la tipologia d'arrendaments d'explotació, ja fossin d'instal·lacions industrials, com molins de blat o d'oli, drets per a emprar terres, forns, i en alguns casos, s'arrenden també les explotacions de les sèquies. I en un tercer ordre, trobem els drets que podríem anomenar de tipus comercial, derivats sobretot de la capacitat del municipi per retenir el monopoli de venda al públic d'algunes botigues, com ara peixateries o forns de pa. A més, en alguns casos, les botigues arrendades també incloïen altres productes alimentaris, tèxtil o quincalleria i fins i tot serveis, com en el cas dels hostals i pensions de carretera.

Aquesta situació permet explicar la reflexió que en feu Assumpta Muset sobre els drets municipals. Per ella, els arrendaments de les *gabelles* estan íntimament lligades a una lògica garantista del proveïment d'aliments i serveis de primera necessitat, fent referència a les instal·lacions industrials, el cost de les quals rarament podrien ser assumides per una iniciativa de tipus privat.

³⁸⁷ VILALTA, Josep Maria: "Hisenda municipal i arrendaments públics al Balaguer del s. XVIII" a Pedralbes. Revista d'Història Moderna. Num 8. 1988. p. 76-77

4.5.4.2.1. Apunts sobre la variabilitat jurisdiccional.

Muset descriu un context on és la corona qui cedeix el domini útil al municipi, a canvi d'un cens anual, i és el municipi (els consellers, en el cas tortosí, els procuradors) qui n'arrendaven l'explotació mitjançant una subhasta pública durant un determinat temps i sota règim de monopoli. Aquesta situació, segons l'autora, era beneficiosa per a totes les parts, doncs garantia un cens anual per al senyor, una via d'ingressos ordinaris per als municipis mitjançant les quotes anuals, i la possibilitat d'amassar guanys importants per part de l'arrendatari derivats d'una posició monopolística sobre aquella determinada localitat.³⁸⁸

Tot i que compartim la tesi dels beneficis per a totes les parts que intervenen en el procés, no podem aplicar en el cas de Tortosa el mecanisme descrit que converteix al municipi en emfiteuta del rei o senyor, almenys en tots els arrendaments que cada cert període de temps posava a subhasta pública..

Nosaltres hem pogut observar com Tortosa fa els arrendaments en condició de senyor eminent, fins al punt d'anomenar alguns arrendaments com a *establiments* des de molt abans del segle XVIII, sobre els quals el mateix Reial Patrimoni reclamarà com a propis després de segles de funcionament.³⁸⁹

De fet, en molts casos, els arrendaments bé podrien considerar-se establiments emfiteutics de caràcter temporal i competitiu, on la quota anual seria el cens a pagar en reconeixement del domini directe municipal.

D'altra banda, alguns dels municipis més petits, sí que han de reclamar al Reial Patrimoni l'establiment d'alguns serveis necessaris per a la població i que repercutissin en l'increment dels ingressos del municipi en concepte de propis. N'hem trobat un exemple tardà però paradigmàtic el de la vila de Tivenys, qui al 1805 va reclamar a la Intendència del Principat que el Reial Patrimoni li establís en emfiteusi el dret a

³⁸⁸ MUSET, Assumpta: "Consum i mercat a l'Anoia a l'època moderna: els arrendaments municipals de Capellades" a VICEDO, Enric (ed): *Fires, mercats I món rural* (2004). Lleida. Institut d'Estudis Ilerdencs. p. 269-270.

³⁸⁹ Sobre aquest tema, ja hem estudiat casos de conflictivitat jurisdiccional a tres bandes entre el Reial Patrimoni, el Capítol de Canonges i l'Ajuntament de Tortosa per la possibilitat de realitzar establiments emfiteutics sobre les aigües de les fonts d'Alfara de Carles (entre 1750 i 1827), susceptibles de ser aprofitades per a la naixent indústria papelerera, o bé el plet mantingut entre el Reial Patrimoni i la ciutat de Tortosa l'any 1781 per l'intent del primer de imposar cens sobre els molins fariners de l'assut de Xerta, quan la ciutat defensava que mai aquests havien estat subjectes a cap càrrega del rei, ni tampoc apareixien, en efecte, contemplats entre els diversos capbreus que el Reial Patrimoni havia realitzat sobre el corregiment meridional català.. AHCTE, fons municipal, papers. Top 4716.

ref als conflictes jurisdiccionals per l'aigua i els molins d'Alfara i el conflicte entre l'Ajuntament i el RP pels molins de l'Assut.

construir i explotar un pas de barca per als seus veïns que comunicués aquella vila amb la de Xerta, així com el dret de privativa en el servei a canvi d'un preu preestablert del transport.³⁹⁰

Aquest exemple ens resulta exemplificador de com el funcionament dels establiments del Reial Patrimoni podien resultar confusos en quant a la jurisdicció, ja que, per un costat, el Rei cobraria la seva entrada i els cens anual corresponent com a senyor eminent, però seria l'ajuntament de Tivenys qui s'encarregaria de gestionar-ne el funcionament a partir de la realització de subhastes i adjudicacions del servei a particulars. El preu de la subhasta esdevindria, doncs, la part que el municipi retindria en profit de la hisenda municipal, i l'arrendatari hauria de ser qui s'encarregaria d'explotar el negoci i pagar el cens anual al rei com a senyor eminent.

Quant a Tortosa ciutat, disposem d'un altre document que ens dóna una mica de llum sobre la confusió jurisdiccional que es produïa entre els drets del Reial Patrimoni i els del Comú de la Ciutat. Es tracta d'un document del 1702, segons el qual el Batlle General de Catalunya va vendre fins a 19 drets que tenia el Rei (que des de l'òptica municipal podrien ser tant béns propis com arbitris) sobre Tortosa a un conjunt de personalitats per un total de 24.590 lliures catalanes.³⁹¹ Tenim motius fundats per creure que aquesta venda és la raó per la qual Vilar no va poder relacionar els drets de Tortosa durant tot el s. XVIII, de la mateixa manera que ho feu a la resta de territoris del Principat.³⁹²

Aquests 19 ítems estaven relacionats amb els drets que classifiquem de la següent manera:³⁹³

³⁹⁰ AMX, top 57 num 11. *Copia del establecimiento de la Barca de paso del lugar de Tibenys [sic] a favor de dicho pueblo.*

³⁹¹ La transacció la va protagonitzar Francsico Blanes Centelleret, comte de Centelles en qualitat de Batlle General del Principat i els compradors foren Josep Oliver de Boteller, Climent de Riu Foix, Pàcit Riu Simó, Vicens Marcó i Gerònim Piñana Galvany. Document escrit en llatí. AHCTE, fons municipal, papers; Batllia, 159.

³⁹² Caldria matisar aquest raonament, ja que, almenas en allò que afecta a les salines, sabem que amb l'entrada de Felip V a Tortosa, al 1709, les salines foren readjudicades al Reial Patrimoni. Desconeixem en quin grau aquesta reintegració va tenir un comportament similar en la resta de drets. FABREGAT, Emeteri: "Les salines dels Alfacs: origen i producció al segle XVIII" a *Recerca*. 4. 2000. p. 199-200.

³⁹³ Molts d'aquests drets apareixen tant a la Carta de Població i franquícia de Tortosa del 30 de novembre del 1149 i a diverses rúbriques de les Costums de Tortosa del 1272. Identifiquem els drets sobre la sal a la Carta de població i a la Rúbrica 28 dels Costums, el de la Lleuda i Cabalatges a la Rúbrica 19, els diferents drets del punt "c" a la Rúbrica 1 encara que el dret sobre el forn no apareix, ans al contrari, n'és una llibertat reconeguda. Sobre Els drets de Benifallet, no hi hem trobat notícies als Costums. MASSIP FONOLLOSA, Jesús (ed.): *Costums de Tortosa* (1996). Barcelona. Fundació Noguera.

- a. Drets sobre les salines del delta, tant les existents, com el dret a construir-ne de noves al terme de Tortosa i Amposta, així com adquirir les *sals de ventura*
- b. Dret de Lleuda, cabalatges i drets del carregador dels Alfacs i el pontatge del Cap de Pont de Tortosa.
- c. Dret del *forn de puja* del mercat de Tortosa, així com tot el dret sobre el peix, el 40é de la fusta, pega del port de Tortosa, herbatge de Tortosa i Amposta, carnatge, la *cena* d'Ascó.
- d. Les Rendes i censos de la vila de Benifallet.
- e. Drets d'ocupar Illes de Tortosa, Amposta i Benifallet.
- f. Impost sobre els litigis de Tortosa, Amposta i Benifallet

És en aquesta circumstància a la que atribuïm algunes incongruències detectades amb la documentació posterior. Sabem, per exemple, que els drets i censos de Benifallet retornaren a mans del Reial Patrimoni amb els Borbons, de la mateixa manera que ho feu la Lleuda, el dret d'ocupar illes o els drets sobre el peix. I d'altres feren cap a mans del municipi, com ara el pontatge o el dret sobre la fusta.

Com ja hem assenyalat a la nota de peu de pàgina, molts d'aquests drets apareixen reconeguts o bé a la Carta de Població de Tortosa del 1149 o als Costums de la Ciutat del 1272 i reedicions posteriors. Aquesta base legal que es remunta a la conquesta cristiana de la ciutat seguirà vigent durant l'edat mitjana i l'edat moderna, assolint el s. XVIII amb canvis poc significatius.³⁹⁴

El segle XVIII començava, doncs, amb una lògica de canvi i reestructuració dels dominis jurisdiccionals sobre propis i arbitris al territori, especialment entre el municipi i el rei, fet que tornarà a variar amb l'adveniment dels Borbons, ja que, durant el buidatge de les adjudicacions del Reial Patrimoni durant la segona meitat del s. XVIII, vam poder constatar com alguns dels drets que apareixien en aquella venda, tornaven a ser adjudicats pel rei. Sabem, per exemple, que els drets i censos de Benifallet retornaren a mans del Reial Patrimoni amb els Borbons, de la mateixa manera que ho feu la Lleuda, el dret d'ocupar illes o els drets sobre el peix. I d'altres feren cap a mans del municipi, com ara el pontatge o el dret sobre la fusta.

³⁹⁴ Tant és així, que davant les crítiques als abusos comesos en la percepció del dret de Lleuda al territori de Tortosa, l'any 1805 la Junta de comerç reeditarà els ítems i els imports subjectes a l'impost sense introduir la més mínima variació de com foren contemplats als Costums del 1272. *Tarifa de la Lleuda real, apellada de Tortosa ques cull, y collecta en Barcelona, y demás vilas, y llochs del Principat de Catalunya*. BC, Fons de la Junta de Comerç, lligall LXVIII, caixa 94, num. 4, 23.

La profunda transformació municipal que es derivarà de la implantació del model orgànic castellà durant la Guerra de Successió i la consolidació del mateix amb els decrets de Nova Planta, creiem que va poder limitar i canviar els aspectes referents a la fiscalitat municipal, de la mateixa manera que ho feu en quant al règim polític i el seu sotmetiment galopant a l'autoritat reial. Segons Josep Maria Torras, Tortosa fou l'únic municipi del Principat que fou sotmès a la transformació directa i sense paliatius al model de municipi castellà, de la mateixa manera que l'ocupació felipista imposà a Aragó i València després de la Batalla d'Almansa. Tortosa, a més, fou incorporada al regne de València a partir del 1708. Únicament, arran de la petició de l'alcalde major a la reial Junta al 1715, s'autoritza la reincorporació de Tortosa a Catalunya degut als problemes derivats amb la Reial Cancilleria de València.³⁹⁵

Entre les principals innovacions fiscals destacà, com a la resta del Principat, la implantació del cadastre, considerat com el paradigma del procés de recentralització fiscal produït per la nova dinastia reial. Tanmateix, l'elaboració dels cadastres va recaure sobre les autoritats locals, que si bé havien estat reconfigurades d'acord amb el model de municipi borbònic i les seves autoritats militars, no deixaven de ser les pròpies aristocràcies les que podien manipular els censos per afavorir els seus interessos a l'hora de realitzar-se els repartiments dels impostos extraordinaris que s'aplicarien des de l'administració central.³⁹⁶

4.5.4.2.2. La periodicitat dels arrendaments.

La variabilitat dels preus i la importància d'aquests productes per a la dieta de la població feia que molts dels arrendaments de subministres locals es fessin per períodes no superiors a un any, durant el qual, els adjudicataris gaudien d'un posicionament hegemònic al mercat municipal, a més de poder ocupar les instal·lacions específiques de

³⁹⁵ TORRAS RIBÉ, Josep M.: *Els municipis catalans de l'Antic Règim (1453-1808)* (1983). Barcelona. Curial. p. 132-134.

³⁹⁶ Malgrat que se'ns han conservat el cadastre de Patiño de Tortosa, sí que disposem dels llibres de repartiment d'alguns cadastres, com el del 1817 i repartiments d'impostos extraordinaris dels anys 20 del s. XIX que, a nivell funcional, es poden donar una visió aproximada de com s'estructurava la fiscalitat directa. Es tracta de relacions de veïns estructurats per barris o districtes, i que, en base a uns criteris de patrimoni, es repartien entre el veïnat les quantitats que la Comptaduria de la Província atribuïa a cada municipi. Cada Ajuntament, aleshores, feia el seu propi repartiment entre els veïns i aplicava les quantitats a tributar en concepte de Cadastre, palla i utensilis i censos i censals. AHCTE, fonsn municipal, papers. Top 5921.

la ciutat per a la venda de cada producte. Als pobles més petits, hem observat que hi havia agrupacions d'arrendaments, per exemple, en el cas del poble de La Galera (Montsià), l'hostal, la botiga, la taverna i la fleca s'adjudicaven al mateix postor, ja que segurament tot plegat ocupava el mateix espai. En el marc de l'abastiment municipal, tampoc ens podem oblidar de l'arrendament de la neu. Es tractava d'un arrendament de tipus anual, de fet especificava que duraria el temps que durés la temporada de neu als Ports, i que consistia en el dret d'anar a recollir el gel als pous municipals de la serralada, transportar-ho a Tortosa i vendre'ls a les tavernes i altres establiments a un preu màxim convingut a la taba de l'arrendament.

Els calendaris també són un element digne de ser contemplat. La majoria dels arrendaments es protocolitzaven a posteriori del moment d'adjudicació, sent el període de vigència habitual l'any natural. Tanmateix, hi ha casos que, degut a diferents incidències, el marc de l'any natural es va interrompre, i en alguns casos l'inici d'algun arrendament s'endarreriria un o dos mesos en el calendari anual. És destacable també els elements que a finals del s. XVIII encara perduraven del calendari litúrgic, com ara la venda de les pells procedents de l'escorxador de la ciutat de Tortosa o les carnisseries de la Sènia, que s'oferien a un preu convingut entre el Diumenge de Pasqua i el Dissabte Sant següent, els prats d'herba d'Uldecona, que s'arrendaven entre la Pasqua i el dia del pagament del delme del bestiar o els del poble d'Aldover, que s'oferien entre Sant Miquel de Setembre, fins el dia de la Santa Creu de maig.

Era important, també, o el calendari agrícola o estacional, com és el cas de l'arrendament del molí d'oli municipal, el contracte del qual durava la temporada de la collita d'olives (novembre-març), o l'arrendament dels pous de la neu, que s'arrendava durant mentre hi hagués neu entre tardor i primavera.

Des de l'òptica comercial, els estancs ja eren poc més que inconvenients davant de la possibilitat d'obrir el mercat a productes de lliure comerç amb un preu més competitiu.³⁹⁷ Aquest fet, segons Muset, es manifestà en una desagregació de l'estanc de productes, creant-se així nous arrendaments específics que s'adaptaven millor als

³⁹⁷ A Sabdell, per exemple, durant l'últim terç del s. XVIII, hi va haver els primers conflictes derivats de l'obertura, a la Creu Alta, d'un casa amb hostal, taverna, carnisseria i tenda deslligada dels control del municipi, fet que ocasionava un trencament amb la rigidesa de preus dels monopolis fins aleshores imperants i que feu entrar en crisi els ingressos derivats dels arrendaments i els propis dels establiments comercials estancats pel comú de la Vila. RENOM, Mercè: *Conflictes socials i revolució. Sabadell, 1718-1823* (2009). Vic. Eumo. p. 101-105.

volums de productes i diversitat dels mateixos propis d'una societat integrada per un major número de persones i amb un poder adquisitiu en creixement.³⁹⁸ Sobre aquesta casuística, a Tortosa, hem pogut destacar el fet de separar-se l'arrendament de la carn bovina, de la porcina, i la ovina, el peix salat del peix fresc, a més de l'arrendament dels derivats, com la llet, o les pells, de les quals s'arrendava el dret de compra a un preu determinat a diferents oficis, com a sabaters, blanquers, etc. ja fossin de la pròpia ciutat, o de fora.³⁹⁹ Així mateix, el vi i l'aiguardent es separen a molts pobles, i en alguns productes es diferencia la venda a l'engròs, de la venda al detall, encara que, en molts casos, els arrendataris continuen sent els mateixos.

4.5.4.2.3. Les tres categories dels arrendaments municipals.

Quant als *arrendaments de subministraments municipals*, o al concepte lax de *taverna* com a establiment d'oferta de gran varietat de productes, provenien de contextos on el que calia era garantir un mínim de subministrament. Muset detecta per a Capellades, una reconfiguració a finals del s. XVII dels drets i productes sotmesos a l'estanc municipal, prova fefaent de que la lògica garantista havia donat pas a una actualització necessària per possibilitar la continuació d'un mercat imperfecte que deixava de ser necessari per al subministrament però que ho continuava sent per al manteniment de l'estabilitat financera municipal.

A Tortosa, cal denotar, que ni les fleques ni els hostals els establia ni arrendava l'ajuntament, sinó que ho feia el Reial Patrimoni, fet que no succeïa als pobles de la contrada. Entre els volums d'establiments de la Batllia General del Principat, hem localitzat l'establiment de 7 forns de pa distribuïts per la ciutat i nous barris extramurs de Tortosa i 4 hostals de carretera entre les vies pròximes a la ciutat.⁴⁰⁰ La figura institucional de la taverna, tampoc l'hem localitzat a Tortosa ciutat, però sí que apareixia a molts pobles de la comarca. Sí que hi havia a Tortosa, i als demés pobles, en

³⁹⁸ MUSET, Assumpta: "Consum i mercat a l'Anoia a l'època moderna: els arrendaments municipals de Capellades" a VICEDO, Enric (ed): *Fires, mercats i món rural* (2004). Lleida. Institut d'Estudis Ilerdencs. p. 275-279.

³⁹⁹ Hem observat que un dels adjudicataris habituals de les pells de l'escorxador municipal era en Salvador Pons, un guanter de Reus. AHCTE, fons de la Comptaduria d'Hipoteques de Tortosa, num 27 (1793)

⁴⁰⁰ ACA, Reial Patrimoni, Batllia Moderna. Manuals del Reial Patrimoni volums 256 (any 760) a 297 (any 1801) Així mateix, pobles com la Galera, Aldover o la ciutat d'Amposta sí que posaven en pública suïbhasta l'explotació de les seves cases d'hospedatge

canvi, estanc en quant al subministrament de vi i aiguardent, carn i peix salat. Aquests arrendaments de productes oferien el monopoli d'importació i venda al detall al seu adjudicatari, a canvi d'assegurar uns preus màxims, els detall dels quals era important, ja que s'especificava el preu de les parts de cada animal, o fins i tot preus diferents segons l'època de l'any.⁴⁰¹ En alguns pobles petits, com la Galera per exemple, l'estanc de la carn no tenia preu en sí mateix (com seria propi de les subastes municipals) sinó que l'adjudicació es feia a través d'un acord convingut del preu de venda al públic de cadascuna de les carns que s'oferiria vendre.

Deixant de banda els subministrament per mitjà de l'estanc de productes, cal apuntar ara la *categoria d'explotació*. Es tractava d'infraestructures propietats del comú, o bé recursos naturals l'explotació dels quals es cedia, també, en forma d'arrendament, juntament amb la condició d'una posició preeminent o monopolística sobre la ciutat. D'aquest tipus, la ciutat de Tortosa en tenia molt pocs, únicament els molins de l'assut i les pesqueries del mateix indret (de la casuística de la sosa, en parlarem més endavant en detall), ja que els forns de puja -o dret de coure pa- els establia el reial patrimoni, de la mateixa manera que els hostals, les illes de terra o les finques rurals i urbanes.⁴⁰²

Als pobles de la comarca, en canvi, sí que hem pogut localitzar arrendaments de molins d'oli i fariners, les herbes dels prats del comú, o algunes terres, l'explotació de les quals es cedien durant 4 anys al millor postor.⁴⁰³ En aquesta categoria, reiterem la importància per als pobles de l'arrendament del forn del pa, conegut en alguns pobles com el *dret de pala* o bé, a Tortosa –de la mà del Reial Patrimoni- conegut com el *forn de puja*, o casos poc freqüents d'arrendaments dels béns propis, com ara la recol·lecció de fulles de morera per a la producció de seda, o els importants prats d'herba que normalment

⁴⁰¹ L'ajuntament, per assegurar el mercat monopolístic havia d'exercir importants mesures de control per evitar infraccions del monopoli. Així, hem localitzat un plet a la Reial Audiència, datat al 1766, segons el qual tots els fabricants d'aiguardent de la ciutat de Tortosa havien de declarar els volums de producte que tenien emmagatzemat a la ciutat, per tal de controlar que aquella producció anava íntegrament dirigida a l'exportació i no pas per al consum de la ciutat (segons les Ordinacions de la Diputació del General del 1704), ja que tal circumstància vulneraria el dret de l'arrendatari d'estanc i provisionament d'aiguardent de la ciutat, en Diego Martínez, oficial de la Reial Aduana de Tortosa. ACA, fons Reial Patrimoni. Batllia moderna, processos num. 3, M (1767). *Diego Martínez, arrendatari de l'estanc i provisió d'aiguardent de la ciutat de Tortosa vs. Josep Gaya i Juan Navàs*.

⁴⁰² Això no treu que hi havia algunes finques del comú que fossin arrendades a particulars. Entre el llibre de Clavari de principis del s. XVIII, Tortosa comptava amb cinc camps de nom definit i que eren arrendats al millor postor. AHCTE, fons municipal. Clavari 142

⁴⁰³ Alguns d'aquests arrendaments, especialment els que eren de tipus anual, el pagament es podia realitzar en forma d'espècie, com es donava en el cas del molí d'oli del comú d'Aldover, pel qual l'adjudicatari pagava 10 càntirs i mig d'oli produït durant aquella collita.

adjudicava a ramaders procedents d'Aragó, fet que relacionem amb el fet de que per Uldecona i la Sénia passava un important lligallo per on transitaven els ramats que eren conduïts al gran mercat ramader de Tortosa.⁴⁰⁴

A pobles com a Xerta, s'arrendava també el magatzem municipal, juntament amb *la romana*, la bàscula i el dret de mesuratge, o a Tortosa, la carnisseria anava acompanyada de l'espai conegut com el *piló* de la ciutat, o bé d'espais solts, com els dos sitjars de Tortosa, o la bodega de la ciutat.

No hi ha dubte, però, que els arrendaments d'explotació més importants eren, per a Tortosa, els molins de l'Assut de Xerta i la pesqueria del mateix indret, de la qual en farem referència més endavant quan parlarem del conflicte jurisdiccional entre Xerta i Tortosa. No ho abordarem aquí, degut que la classificació emprada en aquest treball no és la seguida pels seus contemporanis i, per tant, la documentació agrupa en els mateixos contractes d'adjudicació tant els drets de subministrament, com l'explotació de propis, sobretot els més importants, i l'adjudicació d'arbitris que tot seguit abordarem. Aquestes infraestructures mereixen un estudi econòmic específic, que, ara per ara, no ens trobem en condicions de realitzar.

4.5.4.3 Els arrendaments d'arbitris.

Els *arrendaments d'arbitris*, de la mateixa manera que succeï en els arrendaments d'explotació que tendiren a l'agrupació d'infraestructures i espais d'ús, inicialment fiscalitzaven productes concrets, però amb les transformacions dels moviments mercantils, conservaven únicament el nom, encara que amplificaren l'abast dels productes que fiscalitzaven. D'aquests arbitris considerem especialment vistosos els casos de l'impost de la mel i cera o el de quincalleria, que arribaren a produir un grau de confusió tant elevat que es produïren casos de duplicitat fiscal dins del propi entramat d'arrendaments, impulsant d'aquesta manera els processos d'agregació i desaparició d'alguns arbitris que es pagaven des de temps immemorials.

L'anàlisi de Muset sobre Capellades és un bon estudi sobre el que trobar una clau interpretativa per als arrendaments de la ciutat de Tortosa durant cronologies paral·leles

⁴⁰⁴ MOLAS, Pere: "Els arrendaments públics a la Barcelona del ser-cents" a *Cuadernos de Historia económica de Cataluña*. Num VI. Octubre de 1971. Universitat de Barcelona.. p. 92-93.

a les abordades per aquesta autora, però no ens resulta suficient per a tots els arrendaments. Tortosa, a més dels estancs d'oferta de productes, disposava d'una altra fiscalitat que sobrepassava l'autoconsum i es fixava en els principals actius econòmics de la regió: el pas de mercaderies. Aquest tipus d'arrendaments, eren els considerats com arbitris, i representaven uns volums d'inversió de capital superiors, la qual cosa requeria que els qui accedien a aquells arrendaments ho fessin prèvia formació d'una societat mercantil destinada a lucrar-se amb els beneficis.⁴⁰⁵

Creiem que l'evolució històrica de la fiscalitat tortosina va ocasionar que, des de la lògica de garantia de subministraments, es passés d'una pràctica de retencions en forma de *pòsits* d'aquelles mercaderies necessàries per als ciutadans que tenien un pas obligat per la aquesta ciutat, a una concepció més monetaritzada i cristal·litzada en forma de fiscalització dels trànsit comercial.⁴⁰⁶

4.5.4.3.1. Delimitació crònològica dels arrendaments d'arbitris.

Per intentar ubicar cronològicament els arbitris que tot seguit analitzarem, no disposem de millor documentació que els llibres d'establiments de la ciutat.⁴⁰⁷ Aquests llibres recullen sota un concepte genèric d'establiments tot allò referent a les pràctiques que requerien d'ordenances i regiment de la pràctica. Això inclou bans municipals, arbitris i impostos i ordenances dels gremis. Totes aquestes clàusules reunides constituïen una mena de corpus jurídic i a la vegada un manual d'aplicació pràctica de les mateixes, que ens permet remunerar-nos al s. XIV i veure l'evolució tant pel que fa a la seva denominació com a les condicions subjectes segons les clàusules de la taba. Aquí ens fixarem bàsicament en el factor cronològic, doncs ens permet identificar els processos

⁴⁰⁵ Aquest, segons Vilalta, és un tret distintiu del paper que juguen els arrendaments en ciutats comercials, com Barcelona, on parafrasejant a Vilar, deia que la "petita companyia" d'orientació especulativa, mentre que, a les zones rurals, els arrendaments assolien volums més modestos, i gairebé sempre requeren en mans de la pàtria benestant o la menestralia urbana que veia en els arrendaments un espai d'enriquiment més dins del seu ventall d'inversions econòmiques. VILALTA, Josep Maria: "Hisenda municipal i arrendaments públics al Balaguer del s. XVIII" a Pedralbes. Revista d'Història Moderna. Num 8. 1988. p. 79.

⁴⁰⁶ D'exemples de pòsits els troben en els drets del bestiar o, el més interessant, el pòsit municipal de blat, que perdurà fins finals del s. XVIII. D'aquesta centúria, s'ha conservat a l'Arxiu Comarcal de les Terres de l'Ebre un llibre on s'anotaven les aportacions al Reial Pòsit (AHCTE, fons municipal, papers top 55, caixa 11711), i una part de la taba o *albarà* del subministrament de carns (AHCTE, fons municipal, papers top. 5847)

⁴⁰⁷ Els llibres d'establiments es titulaven *Llibre dels establiments, de les confradies e impositions e altres coses de regiment i govern de la ciutat de Tortosa*. AHCTE, fons establiments, lligall 4-19.

de canvi i veure quan comença a perfilar-se la fiscalitat municipal que perdurarà fins la implantació del règim liberal a Catalunya.

Tortosa disposa de documentació d'establiments municipals des del 1334. Des d'aquesta data que dóna lloc al primer lligall d'establiments, fins al lligall número 7, que culmina al 1397, s'ha pogut evidenciar que, durant bona part del s. XIV la ciutat legislà i pautà ordenances sobre els principals sectors econòmics: en l'agricultura es centrà en ordenances sobre blats i forments en general, en la regulació de la pesca, tant de litoral com d'estanys i peixeres, del bestiar i ramaderia, la carn en general, i del sector apícola. Pel que fa a l'àmbit comercial, també es regularen botigues, llotges i mercats, entrada i sortida de mercaderies i fent especial atenció als diferents àmbits d'actuació del *mustaçaf*. I finalment, en l'àmbit industrial, es regulaven les sèquies i molins, així com ordenació sobre primeres matèries i manufactures, especialment els draps.

Serà a partir de la primera meitat del s. XV (lligall 8 d'establiments de Tortosa), quan ja podem parlar de les primeres impositcions municipals, amb unes tabes i condicions específiques. Aquestes primeres impositcions incidiran sobre aquells aspectes de legislació que s'havien fixat en anys anteriors fins arribar l'any 1486, al lligall número 10, any en que ja trobem establiments sobre la quincalleria i encants, mel i cera, mercaderies i establiments específics que regulaven les impositcions. Aquests sectors econòmics passaran a ser subjectes d'imposició fiscal a partir de mitjans del segle XVI i l'any 1581 ja seran impositcions municipals consolidades i amb el nom referencial que ens trobem ja al s. XVIII i XIX, com són la impositció de sosa i solora, el dret de sitis, , el de la sal, el de quincalleria i seda, el de mel i cera, el de formants i farines, el de nòlits, l'alment i el pes de la palla.

Em pogut observar que de manera paral·lela a la fixació dels elements que constituïran els impostos municipals, durant l'últim quart d'aquest segle, també es perfilaran les ordenances de totes les corporacions d'oficis, les quals, a diferència de les impositcions, tindran una evolució continuada i de constant transformació durant el s. XVII.⁴⁰⁸

⁴⁰⁸ Durant el segle XVII apareixeran nous establiments, però únicament s'ampliarà el corpus fiscal amb l'impost del periatge, el primer establiment del qual és del 1717, de la mateixa manera que apareixerà el nou impost, que gravava el pa –i que a la pràctica venia a ser el substitut de l'alment, encara que aquest de tant en tant, reapareixerà ben entrat el s. XVIII- i l'impost del lli, la llana i el cànem, que sospitem que ja es cobrava en anterioritat d'altres formes, donat que existia una legislació intensa durant el s. XV i XVI al

Cal afegir, a més, que la configuració d'aquestes percepcions es produí en un context similar al del desenvolupament de la resta de fiscalitat jurisdiccional d'altres senyors, com la reial, amb el cas de la lleuda, sobre la que ja s'ha fet menció en anterioritat. La lleuda estava en vigència també des de l'edat mitjana, tot i que era el Rei el perceptor d'aquells ingressos. Tortosa, com a senyor, per la seva banda, convertí impostos com el periatge, el dret de cera i mel, o l'impost de quincalleria en un entramat que, no exempt de confusió mútua, però que fiscalitzava la pràctica totalitat del comerç que transitava per la regió.

La forta variabilitat que es produí en els arrendaments durant el període de crisi de l'antic règim fa que tot intent d'inventariar els drets percebuts per l'ajuntament no pugui ser considerat com a complet més enllà de les cronologies que les mateixes fonts indiquen.

A més a més, existien arrendaments que no es consideraven ni de propis ni arbitris, sinó que eren despeses més o menys regulars especialment de manteniment de les infraestructures municipals, on l'ajuntament aconseguia un preu avantatjós a canvi de ser un client assidu a un determinat ofici. Un exemple força clar és el de manteniment del pont de barques, els costos de manteniment del qual eren enormes i que requeria de serveis de fusteria i recanvi de fustes gairebé continus.

4.5.4.3.2. Els principals arrendaments d'arbitris de la ciutat de Tortosa.

Per fer una aproximació als diferents arrendaments de Tortosa, comptem amb tres fonts diferents: la primera és un llibre de clavari del 1701-1702, la qual ja s'ha emprat per fer una aproximació als passius d'un municipi⁴⁰⁹ la segona és una relació dels arrendaments fets per l'ajuntament que, malgrat no ser tant exhaustiva com la primera, sí que dóna detalls de qui n'era l'arrendatari, el temps que durava l'arrendament i quin era el preu

voltant de l'entrada de mercaderies o els impostos de productes acabats o semiacabats que entraven a la ciutat.

⁴⁰⁹ Malgrat ser una sèrie de volums força completa, els llibres de clavari no van més enllà del 1708, és a dir, s'interrompen en plena Guerra de Successió. Evidentment, aquests tipus de manuals no sobreviuen al calvi de model administratiu municipal que puposa la victòria borbònica de la guerra. AHCTE, fons municipal, papers. Clavari top 142 (1701-1702).

anual del mateix.⁴¹⁰ I en tercer lloc, disposem d'algunes notícies d'adjudicacions d'arrendaments entre els volums de la Comptaduria d'Hipoteques de Tortosa. Si bé és un fons molt mermat(hi falten molts volums), si que ens permet localitzar i comparar algunes adjudicacions tortosines amb altres dels municipis de la comarca.⁴¹¹

⁴¹⁰ AHCTE, fons municipal, papers. top 4937. *Relación de los arrendamientos echos por el Ilustre Ayuntamiento de la ciudad de Tortosa, de sus propios y derechos des del primero de marzo de 1720 hasta el último de febrero de 1732, a quienes se han arrendado y por que precio en cada un año.*

⁴¹¹ AHCTE, fons Comptaduria d'Hipoteques de Tortosa, num 19, 22, 24, 27, 28, 30, 38 i 41.

TAULA 3.16: Sondeig de preus d’adjudicació d’alguns arrendaments de propis i arbitris municipals. Tortosa i Amposta (1785-1809). En lliures catalanes.

		1785	1786	1787	1788	1789	1790	1793	1794	1795	1796	1804	1806	1807	1809	Mitjana	Desviació típica
TORTOSA	Estanc de l'aiguarent	604						1.830						1.100		1.178,00	434,67
	Verema										4.500				2.062	3.281,00	1.219,00
	Provisió de carn bovina		20			50		50						50		42,50	11,25
	Provisió de carn ovina					700								605		652,50	47,50
	Llí, llana i cànem					1.227								740		983,50	243,50
	Neu					700		1.100	1.372							1.057,33	238,22
	Pas del Pont							1.101	1.283					1.600		1.311,50	144,25
	Mel i Cera							4.809	5.075							4.942,00	133,00
	Quincalla							2.403	2.250							2.326,50	76,50
	Imperiatge							6.210	5.400							5.805,00	405,00
AMPOSTA	Sosa				5.300											5.300,00	0,00
	Sabó					3.191										3.191,00	0,00
	Pesquera de l'Assut													1.807		1.807,00	0,00
	Molí de l'Assut								10.200				16.702			13.451,00	3.251,00
	Drets sobre Alfara													1.329		1.329,00	0,00
	Forn de pa				93		280	371	401	391		553	383	10		310,25	136,94
	Botiga				6		22	12	20	54		34	64	13		28,13	16,91
	Taverna				40		150	127	70	74				53		85,67	35,22
	Hostal						25	15	10	16		7				14,60	4,88
	Mesuratge				81		29	141	77	107		42	160	160		99,63	42,38
	Provisió d'aiguarent				110		79	500	54	61			89	35		132,57	104,98
	Provisió de vi											157	161			159,00	2,00
	Provisió de carn				22		20	12	41							23,75	8,63

Font: AHCTE, fons Comptaduria d’hipoteques de Tortosa. Tots els volums. Elaboració pròpia

Sobre el contingut d'aquest quadre, cal advertir d'entrada que es tracta d'una aproximació. Malgrat que aquí només figuren Tortosa i Amposta, s'han extret dades de diferents pobles de la comarca, i que s'han emprat per fer l'anàlisi qualitatiu i descriptiu dels arrendaments, però per fer-hi una aproximació quantitativa, Tortosa i Amposta eren els únics municipis dels que disposem dades recollides a la comptaduria d'hipoteques que ofereixen diversos registres dels diferents arrendaments, compten amb homogeneïtat monetària (les dues ciutats sempre adjudiquen els arrendaments amb lliures catalanes) i, a la vegada, constitueixen dos exemples de contrast entre els recursos que es podien arregar en matèria d'arrendaments en una ciutat gran, i la d'una vila de petites dimensions (Amposta a finals del s. XVIII encara no havia iniciat el creixement que experimentaria durant les dècades centrals del s. XIX amb els processos de colonització agrària).

Tot i que no hi són presents tots els arrendaments de què disposaven tant Tortosa com Amposta, sí que ens permet posar en evidència dues conclusions: en primer lloc, la fortíssima variabilitat dels preus, com ho demostra la columna de la desviació típica. La falta de registres continuats i el fet de que no disposem de preus del pa amb els que deflactar dels preus inflacionaris dels arrendaments ens barra la possibilitat de extreure conclusions molt més acurades i realistes, però la evidència de les xifres no deixa lloc a dubte, independentment de si es tracta de béns propis o arbitris.

I, en segon lloc, hi ha el contrast entre els propis i els arbitris.⁴¹² Tot i que hi ha algun arrendament de propis de Tortosa que calia tenir en consideració, sobretot els molins fariners de l'assut (el de Xerta i el de Tivenys) i les pesqueries del mateix lloc o la provisió d'aiguarent, la resta eren uns productes força pobres. Els arbitris eren, sens dubte, el gran negoci del territori i la principal font d'ingressos de l'Ajuntament. Les contravencions de les privatives i la crisi dels mercats municipals protegits feren que els municipis com Tortosa s'aboquessin en els arbitris com a mitjà de supervivència, fet que ofegà el comerç, com alguns testimonis exposaren, i s'entrà a una espiral de

⁴¹² Per realitzar una evolució dels balanços municipals de Granollers, els autors van emprar l'evolució dels preus del blat de la ciutat de Barcelona com a indicador referent per deduir l'efecte inflacionari sobre els preus. DANTÍ, Jaume; BARBANY, Carme: "La Hisenda municipal a Catalunya al barrer terç del segle XVIII: la ciutat de Granollers del 1774 a 1793" a *Pedralbes. Revista d'Història moderna*, num 8. 1988. p. 69

caiguda de la recaptació i augment de taxes que acabà per ofegar el comerç de llarg recorregut que alimentava la regió.

4.5.4.3.3. Classificació dels arbitris de Tortosa.

Per abordar els arbitris, d'entrada, cal classificar-los entre majors i menors, ja que els volums de negoci que implicaven tenien una relació directament proporcional al preu de remat dels mateixos, i per tant, això es veia reflectit sobre l'estatus social d'aquells qui aspiraven a ser-ne els arrendataris.

En primer lloc, cal destacar els arbitris menors. Aquests tenen uns terminis d'adjudicació que no solen superar l'any, i que el seu preu rarament superaven les 2.000 lliures anuals.

Entre aquests arbitris, destaquem el *pes de la palla*. Creiem que aquest dret podia ser un d'aquells arbitris objecte de confusió entre jurisdiccions, ja que entre els drets que arrendava el Reial Patrimoni, es va localitzar alguna adjudicació del Pes del Rei a Tortosa i Amposta.⁴¹³ Creiem, doncs, que aquest arrendament estava ja totalment monetaritzat i que havia perdut tot el sentit original derivat de les actuacions del *mostaçaf*, i que s'incloïa en la llista de pagaments que havien de satisfer el personal que transportava les mercaderies, com hem vist, a la relació d'impostos que pagaven les partides d'oli de Fidel Moragas durant el 1821 i 1822.

També podem incloure com a arbitris menors el dret de *transit de fusta*, que com el seu nom indica, fiscalitzava les partides de fusta que, o bé es serraven als ports de Tortosa, o bé descendien pel riu transportats pels raiers. La fusta, a partir de la segona meitat del s. XVIII deixà de ser un impost autònom, i passà a ser cobrat en el marc de l'impost de la mercaderia. Aquest procés de concentració impositiva també l'hem registrat en l'impost de *pega i quitrà*, sota el concepte impositiu general de quincalleria, igualment els que gravaven productes tèxtils, com el de *lli, llana i cànem*, o el del *sabó moll*, amb el de *sosa i solsora*. Disposem d'altres impostos que no superaren la guerra de successió, com ara el de *barquetes*, l'*alment* o la *malleta*, dels quals no en sabem pràcticament res més

⁴¹³ ACA, Reial Patrimoni, Batllia Moderna, Manual del Reial Patrimoni, vol 265 (1769). A Barcelona es va adjudica el Pes del Rei de Tortosa i Amposta per 8.000 lliures a Josep Nadal, sombrerer de la capital del Principat. No s'ha localitzat cap arrendament més d'aquest concepte als manuals del Reial Patrimoni durant la segona meitat del s. XVIII.

enllà del nom, o d'altres que subsistiran com el de la *sal*, o l'impost sobre la vi o la *verema*.⁴¹⁴

Sobre els arbitris majors, disposem d'un doble punt de vista: les actes d'adjudicació, i la comptabilitat interna dels arrendataris.

Segons la taba o albarà de condicions que els adjudicataris s'obligaven a complir, estaven obligats a portar una comptabilitat precisa de totes les operacions realitzades a partir del dret de cobrament adquirit. Creiem que darrera d'aquesta política hi havia la intencionalitat del municipi d'actualitzar els preus i poder oferir un valor d'inici als successius arrendaments en funció de l'últim balanç registrat. Des del punt de vista de l'arrendatari, només portant una estricta comptabilitat dels seus arrendament, podia, en cas de necessitar-ho, reclamar suport a l'ajuntament i les autoritats municipals per reclamar impagaments o conflictes d'interessos amb els ciutadans, comerciants, etc.

L'anàlisi òptim passaria per disposar de múltiples llibres de comptes, a poder ser, sèries contínues, la qual cosa ens capacitaria per analitzar, no només l'evolució dels rendiments, sinó que tindríem un retrat dels fluxes comercials existents a la comarca, i de les seves transformacions.⁴¹⁵ Tanmateix, disposem de tres fonts que ens aporten una visió aproximada del que tot plegat podia representar: En primer lloc, disposem d'una relació dels arrendaments fets per l'Ajuntament de Tortosa entre 1720 i 1732. Aquest llibre serà el representant de l'anàlisi per a la primera meitat del s. XVIII. El segon és el llibre de comptes d'una companyia, que agrupà les comptabilitats de tots els seus productes en un sol llibre que, en el seu moment, va entregar a l'ajuntament.⁴¹⁶ I, en tercer lloc, també disposem de diferent documentació relativa al funcionament de

⁴¹⁴ Un exemple de l'arcaïcitat d'aquest impost ens el dona la peyta de Xerta, consistent en un llistat dels veïns i propietaris del municipi on s'indicava les quantitats de sal o de vi que havien de presentar a la taverna municipal en funció del valor de les seves propietats. AMX, top 57 num 370i 38. Altres com l'alment, hem hagut de buscar els establiments del 1630 per saber que es tractava d'un arrendament del dret de control i mesuratge del pes del pa a les fleques tortosines. AHCTE, fons establiments, num 17 (1623-1641).

⁴¹⁵ Sobre la fiscalitat municipal tortosina de la cronologia que ens afecta hi han hagut pocs autors que s'hi han intentat aproximar. Entre ells, en Joan Ramon Vinaixa, qui ha inventariat per al període de la Primera Guerra Carlina un total de 9 tipus d'arrendaments de drets municipals, on a més dels que nosaltres presentem, afegeix el dret del vi i de la verema, el dret del lli, la llana i el cànem, el pes de la farina, el del molí de farina de Tivenys, els de la pesquera de l'assut, els de la Baronia de Carles i Alfara i els d'obres de reparació del pont de barques. Així mateix, sabem que a la relació en fan falta, com ara els drets sobre la fusta o els herbatges. La font que utilitza l'autor és el registre de la comptaduria d'hipoteques. VINAIXA, Joan Ramon: *Tortosa en la guerra dels Set Anys* (2006). Valls. Cossetània Edicions. p. 105.

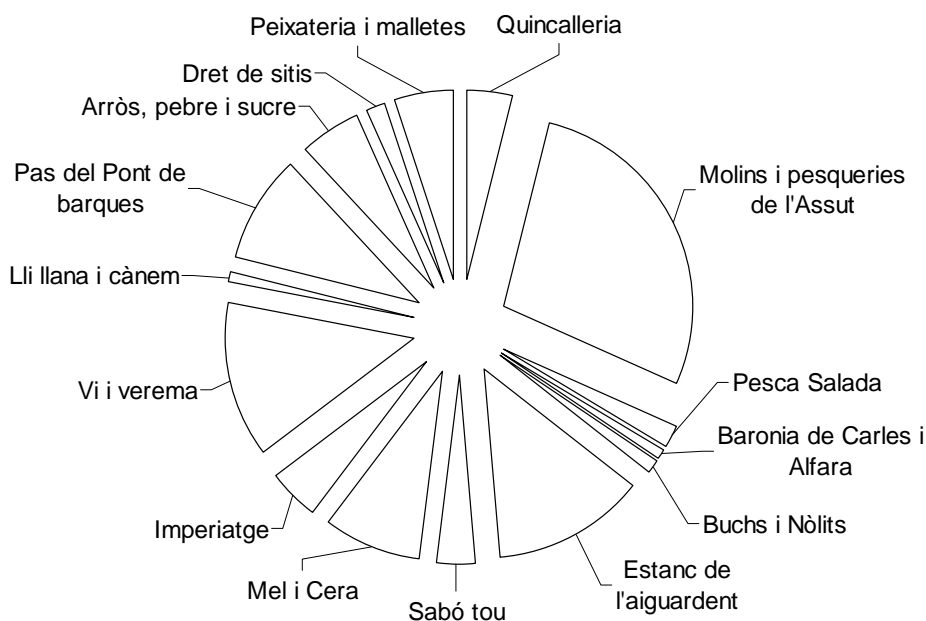
⁴¹⁶ AHCTE, fons municipal, papers. Rebudes imposicions, 56. Caixa 11686. *Tabla de asientos 1759-1763*.

l'arrendament de la sosa i solsora, un dels arbitris més productius de la ciutat, i que, a la vegada, constitueix una primera aproximació a un dels negocis punters de la segona meitat del s. XVIII a la comarca: el comerç de la barrella i les cendres de sosa. Vegem als següents punts l'anàlisi d'aquestes fonts.

4.5.4.4. Propis i arbitris a la ciutat Tortosa. Una aproximació quantitativa als modes d'execussió dels arrendaments.

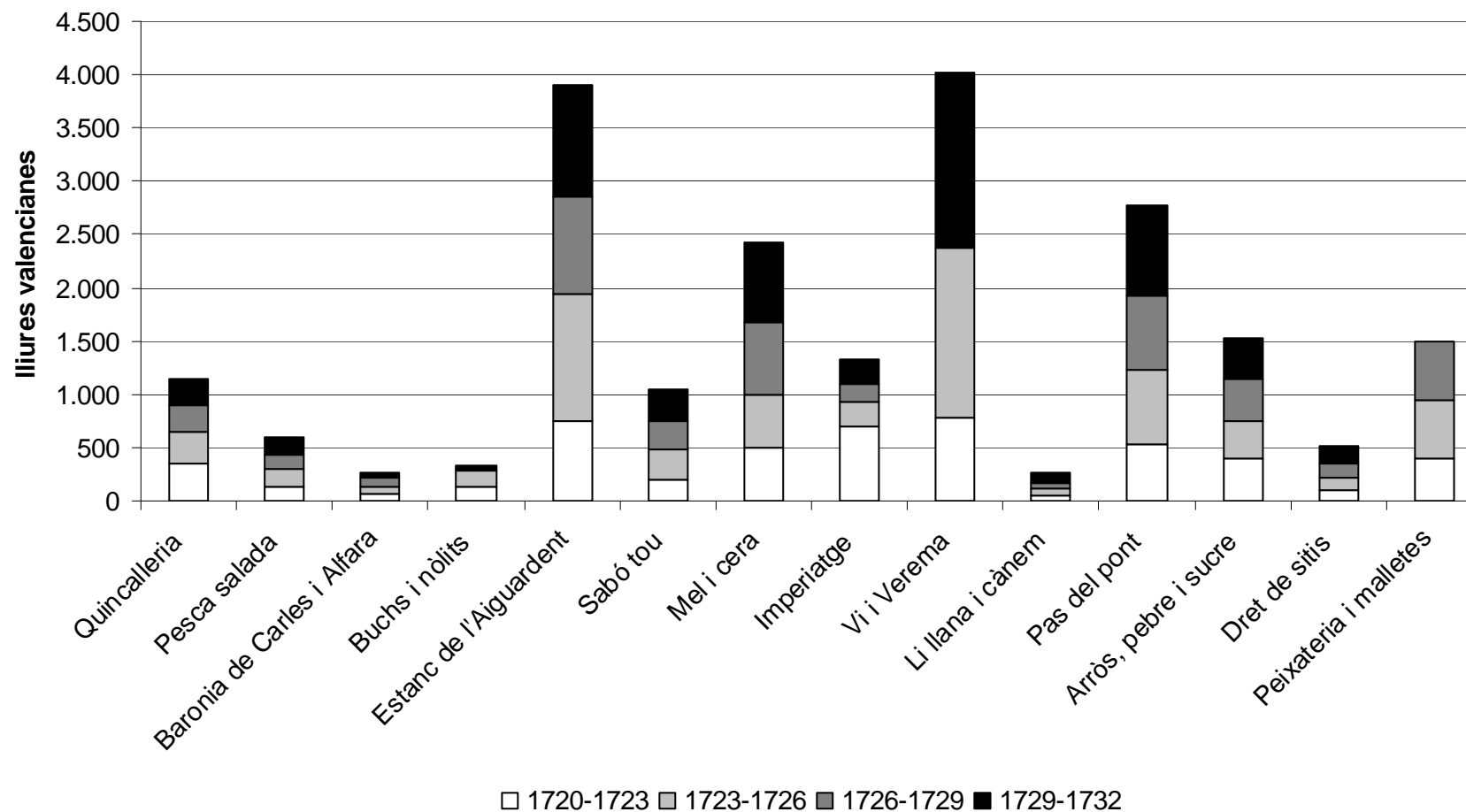
Tot seguit presentem en forma de gràfiques la valoració quantitativa del llibre de les adjudicacions de l'ajuntament recollit pel secretari de l'ajuntament Joan Baptista Foguet entre el 1720 i el 1732. Totes les dades que es presentaran són preus d'adjudicació dels arrendaments, és a dir, el que ingressà l'ajuntament, i no pas els rendiments reals dels mateixos, que serien la plusvàlua que percebria l'arrendatari, i que haurien de figurar als llibres de comptes que no s'han conservat per a aquest període.

GRÀFIC 3.10: Propis i arbitris de la ciutat de Tortosa (1720-1732). Composició de les 29.948 lliures de plata valenciana recaptades per l'Ajuntament



NOTA: segons una informació localitzada a l'Arxiu Municipal de Xerta, top 58 num. 4, Tortosa, al qüestionari de Patiño del 1716 va informar que les pesqueries de l'Assut i els dos molins s'arrendaven conjuntament i que els primers generaven un tota de 1.000 lliures i els dos molins 400 lliures.

GRÀFIC 3.11: Capital percebut per l'ajuntament de Tortosa segons any i arrendament (1720-1732).



NOTA: No figura l'arrendament de les pesqueries i molins de l'Assut, donat que segons la font, alguns anys s'arrendaven junts, d'altres per separat, i en cap cas seguien una periodització regular en quant als terminis d'explotació que sí que seguien els altres arrendaments.

FONT: AHCTE, fons municipal papers, top 4937. *Relación de los arrendamientos echos por el Ilustre Ayuntamiento de la ciudad de Tortosa, de sus propios y derechos des del primero de marzo de 1720 hasta el último de febrero de 1732, a quienes se han arrendado y por que precio en cada un año.*

D'aquestes dues gràfiques es pot observar com, durant la primera meitat del s. XVIII, la importància que prendrien els arbitris de la segona meitat de la mateixa centúria, encara no es manifestaren com a tal. Tortosa, si bé els volums de capital percebut en matèria d'arrendaments era considerable, l'estructura dels mateixos estava molt fragmentada i, a la vegada, lligada a les funcions d'estanc i abastiment de productes, característiques pròpies de les poblacions petites. Destaquen, per sobre de tot, l'estanc de l'aiguardent i el del vi, mentre que el de quincalleria i el de l'imperiatge, encara estaven molt lluny del que arribarien a representar per a les finances municipals de la capital del Baix Ebre durant la segona meitat de la centúria. Cal advertir, igualment de la importància de les pesqueries i els molins fariners de l'assut. Aquests arrendaments representaven els únics exponents del què entenem per propis, i per sí mateixos equivalien gairebé a un 28% de la recaptació de l'Ajuntament. Aquesta xifra ofereix alguna llum sobre el paper que van tenir les pesqueries i els molins de l'Assut durant el conflicte entre Tortosa i Xerta de cara l'emancipació d'aquesta vila respecte el domini senyorial de la ciutat de Tortosa. Com veurem més endavant, la concòrdia entre parts que s'en derivarà, guardarà una especial atenció sobre qui percebrà els drets d'aquestes importants instal·lacions industrials i agropecuàries.

4.5.4.4.1. La societat d'arrendaments municipals de Diego Martínez (1759-1762).

La segona font a la que abans hem fet referència és la societat constituïda per Diego Martínez, l'arrendatari, amb 2/6 parts del capital de la companyia, i Josep Domingo Oliver, Vicent Oliver, Joaquim Bruscha i Antoni Jover, amb 1/6 part del capital cadascú. Aquesta companyia es féu amb els drets de percepció dels drets de mel i cera, el dret sobre la quincalleria, el dret de l'imperiatge, el dret de sitis, -o llocs-, el dret de *sosa i solsora* i el dret de pesca salada entre el 1759 i 1762. El capital social de l'empresa d'arrendament s'aproximava a les 7.000 lliures.

En quant al dret de *l'imperiatge o periatge*, aquest és dels drets que tenim més informació. A Tortosa, el dret d'imperiatge ha estat un punt de conflicte latent durant segles, com ho demostren els antecedents de la fiscalitat de *consolat, fira i imperiatge* conservats al fons municipal de la ciutat. Sota aquest genèric, el comú de Tortosa denominava totes aquelles imposicions que gravaven el trànsit comercial i les fires, a

través del qual es finançava la defensa de la costa.⁴¹⁷ El dret d'imperiatge fou segrestat per part del rei i el batlle, i retornat diverses vegades a mans dels cònsols de la ciutat d'ençà els s. XV i XVI.

Fent un salt fins als anys 20 del segle XIX, sabem que la pugna per la jurisdicció sobre el dret d'imperiatge es va reactivar, aquest cop entre la Junta de Comerç i l'Ajuntament de Tortosa per definir a qui en corresponia el cobrament. Quan a Barcelona aquest impost havia estat extingit, la Junta de Comerç va proposar reimplantar-lo per cobrir despeses a tot Catalunya, però Tortosa va reclamar que no podien imposar dos cops la mateixa taxa i, lògicament, el municipi no volia renunciar a la seva jurisdicció sobre aquell impost.

Aquesta divergència va generar un seguit de documentació i estudis de precedents que ens informen que aquest, a Tortosa, era un impost que es remuntava a l'any 1324 i que, per donació reial, el cobrava el municipi per tal de finançar la guàrdia costera contra els atacs marítics.⁴¹⁸ Aquest impost constituïa un recàrrec sobre el preu de tota aquella mercaderia que entrava o sortia del port de Tortosa i els Alfacs (encara que la documentació comptable de què disposem no diferencia de quin port procedeix cada partida).

Aquesta informació, procedent d'instàncies barcelonines, es pot complementar amb la taba de condicions de l'arrendament abans esmentada. Aquest impost era arrendat al major licitant per part del *consell de vint-i-quatre* de la ciutat. Juntament amb l'arrendament, s'habilitava la potestat d'ocupar la casa del cap de pont de la ciutat i des d'allí es fiscalitzava les mercaderies que passaven pel territori, amb un sobrevalor de dos diners per lliura de valor de la mercaderia. Suposem que existien altres punts de cobrament repartits sobre el territori, ja que el territori jurisdiccional adjudicat a l'arrendament incloïa ports marítics.

⁴¹⁷ Abans dels decrets de Nova Planta, i en base a una taba de condicions de l'arrendament de l'imperiatge de 1707, sabem que els diners recaptats per l'arrendatari, s'havien d'entregar a mans del clavari de la Taula de Canvi de la ciutat i dipositats en un fons específic amb el que s'efectuaven els pagaments dels guardes de les torres cada 4 mesos. AHCTE, fons municipal, papers, top. 804. *Arrendament de la imposició o impost del dret de periatge.*

⁴¹⁸ BC, fons Junta de Comerç. Lligall XX, caixa 29, núm. 10.

Estaven exemptes de pagament les mercaderies introduïdes a la ciutat per a consum propi, així com col·lectius perfectament delimitats com ara l'eclesiàstic, o les persones amb contractes vigents de subministrament de productes de la ciutat. La fiscalització de la mercaderia es realitzava a partir de la concessió de llicències de càrrega, descàrrega i amarratge i l'incompliment de les prescripcions implicava multes d'entre 10 i 25 lliures catalanes o d'ardites.

A més, de la mateixa manera que succeïa amb altres arrendaments municipals, l'arrendatari de l'imperiatge havia de satisfer algunes *averies* a partir de la recaptació de l'impost al llarg de l'any. Algunes d'elles servien per finançar festivitats municipals, com la de Sant Cristòfol, al juliol, la festa de l'Àngel Custodi, patró de la ciutat, al febrer, la festa de Nostra Senyora de Gràcia, al setembre i, al mateix més, la festa de Sant Miquel.

Per últim, el municipi obligava a portar la comptabilitat al dia, portar un registre de totes les impositcions mitjançant un llibre major, i entregar-lo a les autoritats municipals un cop s'acabava el període trianual previst a l'arrendament. El Consell de la ciutat, conscient de la dificultat que generava portar un control estricte sobre tots els desplaçaments de mercaderia, així com els elevats índex de frau, posava al servei de l'arrendatari el síndic de la ciutat dedicat a pressionar els deutors i fer que les multes es fessin efectives. Els diners de les multes es repartien en tres terços: un terç, per a la senyoria, un altre terç per a l'arrendatari i un tercer terç per a l'acusador o bé per al fons de l'Hospital de la Santa Creu.

Amb el temps, i amb la desaparició de la pirateria marítima, la raó de ser d'aquesta imposició va deixar d'existir, però l'impost es va seguir cobrant fins ben entrat el s. XIX. Gràcies al registre conservat de cobrament de l'imperiatge, en podem fer una idea de quina mena de productes passaven per aquell port, ja que la documentació duanera pròpiament dita ha desaparegut. Algunes de les mercaderies més destacades eren les següents:

- Productes agraris i alimentaris: blat, farina, llegums, peix salat, sucre, xocolata, espècies, oli i garrofes.
- Matèries primeres: barrella, llana, pells, sosa, fusta i ferro.
- Productes elaborats: sabó, cendra de sosa, midó, seda, brea, quitrà, paper d'estrassa, espart, pedres de molí.

- Tèxtil: indians, mocadors, teles, vetes, fils, paraments de la llar.

Des de l'òptica del contribuent, aquest impost era summament car. Al fons de la Reial Audiència de l'Arxiu Corona d'Aragó, s'han conservat alguns plets civils relacionats amb casos d'impagament d'aquest dret. Aquests conflictes sempre es vehiculaven com a processos d'apel·lació contra sentències favorables als arrendataris per part del tribunal de primera instància de Tortosa.⁴¹⁹ Eren comerciants i patrons que, amb una activitat contínua a la regió de l'últim tram de l'Ebre, es veien diàriament afectats per aquest impost. Tots ells apel·laven a diferents franquícies concedides per part de monarques borbons o àustries amb les que podien al·legar el fet de no haver de satisfer aquella gabella, però rarament se'n sortien. La defensa de la costa era un factor clau amb el que la monarquia no estava disposada a jugar.

Sense entrar en un estudi en profunditat, a la segona meitat del s. XVIII es pot apreciar un ventall relativament reduït de productes, amb un pes important de les matèries primeres, sobretot la sosa i l'alum i els productes alimentaris. Per la disponibilitat coneguda d'aquests productes sobre el territori, sabem que moltes matèries primeres s'exportaven, i entre els productes elaborats d'exportació únicament destacava l'oli, el sabó, i en menor mesura, el paper. La resta era d'importació. Sense tenir dades que ho recolzen, podríem intuir una balança comercial, quant a productes de valor afegit, força negativa, fet que encara s'agreuja degut a una càrrega fiscal asfixiant.

Cal esmentar, malgrat no estar entre els arrendaments de la companyia de Martínez, un impost que creiem que no va sobreviure a la Guerra de Successió, però que també tenia la seva afectació sobre les activitats comercials i logístiques. Era l'impost sobre bucs i nòlits, del qual únicament n'hem pogut delimitar una taba de les condicions de l'arrendament de l'any 1701.⁴²⁰ De duració trianual, com la resta d'impostos subhastats

⁴¹⁹ Ens referim al plet de Salvador Brunet, Christóval Marmany, Josep Llorens, Antonio Tort, Pedro Mas, Pau Torrent, Joan Amat, Andreu Vidal i Francisco Laporta, mariners i patrons de vaixell de Vilanova de Cubelles que, l'any 1767, obriren un procés contra l'Ajuntament de Tortosa, apel·lant al capítol 71 de les corts de Barcelona de Felip V del 1702, segons el qual el rei havia eximit de l'impost d'imperiatge per a totes aquelles mercaderies que tenien com a fi l'abastiment de la ciutat de Barcelona. ACA, Reial Audiència, plets civils, 32168. Però el plet amb més transcendència fou el que portà el comte d'Aranda contra l'Ajuntament de Tortosa, quan aquest s'interposà en una causa que obrí Mateu Ripoll, arrendatari dels drets jurisdiccionals d'aquell senyor als pobles d'Epila, Urrea, Rueda, Salillas, Lampiaque, Luzena i Tamos, tots ells a Aragó, entre 1757 i 1759. El comte d'Aranda va desplegar tots els seus esforços per aconseguir que el producte de les seves terres fos declarat exempt de pagament d'aquell impost, tant per a ell, com per als seus arrendataris. ACA, Reial Audiència, plets civils, 371. pàg. 569-578.

⁴²⁰ AHCTE, fons municipal, papers, top. 804.

pel comú tortosí, l'impost de bucs i nòlits gravava amb 6 diners per lliura de valor del nòlit. Afectava tant a la ciutat, el seu terme, com el territori lleudari, fet que ens fa pensar que s'acabés integrant en altres impostos com el de l'imperiatge, la lleuda, els drets de quincalla, o fins i tot desaparegués. Les averies anuals que havia de satisfer l'arrendatari, a més del preu de l'arrendament, eren les 6 lliures de plata, pagades el dia de Sant Joan, per a l'Hospital de la Santa Creu; el dia de Sant Miquel, un càntir d'oli al veguer per a les llànties de la casa consistorial; dos capons i 24 sous de plata per als procuradors el dijous llarder i 10 lliures de plata el dia de Sant Tomàs per ajudar al finançament dels tafetans de la casa consistorial.

Aquest impost, que s'afegia al de la lleuda, i de característiques semblants a l'imperiatge, s'aplicava al port sobre uns productes que ja havien estat gravats fiscalment amb anterioritat, concretament sobre la transacció comercial.⁴²¹

Els impostos sobre les transaccions comercials es distingeixen segons la naturalesa del producte. Així, el dret sobre la cera i la mel fiscalitza les transaccions comercials d'oli i, sobretot, de bestiar, tant si es tracta de compres i vendes com d'intercanvis sense percepció monetària o *barates*. Per percebre aquests drets, la societat arrendatària disposava d'agents a sou repartits entre les viles pròximes a Tortosa on es feia mercat, com Godall, la Galera, Mas de Barberans, el Perelló o Benifallet, a més d'una important presència a la fira de la ciutat que es celebrava al mes d'abril i al novembre.

Pel que fa al *dret de quincalleria*, era un altre impost sobre la transacció comercial, que segons el que hem pogut comprovar, fiscalitzava primeres matèries i productes agraris. Resulta curiós com alguns productes podien ser taxats, tant al dret de cera i mel, com al de quincalleria. Creiem que això es deu una certa relaxació a l'hora d'aplicar-ne la classificació i al fet de suposar una important evasió fiscal que feia que, si un producte no pagava per un concepte, podria pagar per un altre, tot evitant excessius esforços de persecució de la morositat (de fet, a la llibreta de seguiment de l'impost hi podem trobar força notes amb el segell "deute perdut"). Així mateix, del dret de quincalla hi ha una especial menció a la fiscalització de la collita de seda, que disposava d'un epígraf

⁴²¹ El cobrament de la lleuda i de l'imperiatge es realitzava al mateix temps i pel mateix funcionari de duana. Almenys això és el que es desprèn de la controvèrsia registrada per un document en el que el comte d'Aranda inicià un plet per la fiscalització excessiva de les partides de blat que eren transportades per l'Ebre en direcció Barcelona. AHCTE, fons municipal. Papers. Imposició sobre el blat. Top. 1785.

especial a la comptabilitat. Sobre aquest producte hi havia un control més exhaustiu i detalla amb gran precisió els productors, la seva localitat i els volums declarats tant de seda com de dúcar.

Creiem que fou el mateix ofec fiscal el que féu que alguns dels impostos acabessin per extingir-se, tret d'algun moment en què es podien retreure en casos de necessitat de l'Ajuntament. Un exemple calar era el dret del *nou impost*. Aquest arbitri d'aplicació al terme de Tortosa era, entre els impostos estudiats, el que més podia afectar a l'estabilitat de les famílies, ja que incidia sobre les farines dels diferents cereals. El nom deriva de la seva implantació durant la segona dècada del s. XVII i va perdurar de manera intermitent fins ben entrat el s. XVIII, quan ja es produí una forta concentració dels arbitris municipals. El nou impost era una imposició sobre la mòlta i transaccions monetàries de farines. Tot i que diferenciava entre grans majors i menors amb un sou i 6 diners la quartera per als majors i 9 diners la quartera de farina de grans menors, aquest era un impost que repercutia diverses vegades sobre el consumidor final, ja que l'havien de pagar el venedor de grans, el moliner i el forner, així com també els importadors de farina. Malgrat no aparèixer entre els grans arrendaments del s. XVIII, la seva afectació sobre la població és un argument més que suficient com per considerar-lo un dels arbitris majors de la ciutat.⁴²²

De la mateixa manera, *els drets sobre la pesca* i el de *sosa i salsora*, el que feien era fiscalitzar el comerç a l'engròs de la pesca salada -bacallà i sardina, bàsicament-, per un costat, i el de sosa, barrella i sabó, és a dir, els principals productes que s'empraven a la indústria sabonera, per altre. Finalment, el dret de llocs o *sitis* era un recàrrec per als traspassos de propietats immobiliàries, ja fossin rústiques o urbanes. Tanmateix, per a aquest darrer grup d'impostos, la morositat fou molt elevada i, com veurem, serà el grup d'impostos que resulten més deficitaris per a la companyia arrendatària.

⁴²² La intermitència d'aquest impost la considerem degut que hem documentat un trasllat de la taba d'aquest impost referent al llibre d'albarans dels arrendaments de la ciutat de Tortosa del s. XVII en una petició de l'Ajuntament de Xerta per saber les condicions sobre les que s'exigia aquest impost durant el 1752. AMX, top. 35, núm 6 (1752).

TAULA 3.17: **Balanços de la companyia arrendatària de drets municipals de Tortosa (1759-1762).**
En lliures catalanes.

		1759-1760			1760-1761			1761-1762			
	Preu	Beneficis		% de despesa	Beneficis		% de despesa	Beneficis		% de despesa	TOTAL
Arrendament	anual	Brut	Net	sobre la col·lecta	Brut	Net	sobre la col·lecta	Brut	Net	sobre la col·lecta	
<i>Cera i mel</i>	1.513	2.498	670	73,18	2.444	569	76,72	2.557	684	73,25	1.923
<i>Imperiatge</i>	1.201	2.587	536	79,28	2.038	-37	101,82	3.569	1.493	58,17	1.992
<i>Quincalleria</i>	670	1.187	255	78,52	1.357	425	68,68	1.296	364	71,91	1.044
<i>Sosa i solsora</i>	2.041	1.304	-645	149,46	666	-1.515	327,48	2.063	-119	105,77	-2.279
<i>Sitis</i>	590	566	-145	125,62	865	163	81,16	898	197	78,06	215
<i>Pesca salada</i>	310	362	-5	101,38	321	-60	118,69	472	89	81,14	24
TOTAL	6.325	8.504	666		7.691	-455		10.855	2.708		2.919

NOTA: La diferència entre els beneficis nets i bruts és que als nets ja s’han descomptat les despeses de recaptació i el preu de l’arrendament anual.
 Font: AHCTE, fons municipal, papers. Rebudes imposicions, 56. Caixa 11686. *Tabla de asientos 1759-1763*. Elaboració pròpia.

El que es pretén posar de manifest amb aquesta taula és que els arrendaments podien ser adjudicats de manera individual, o per contra, agrupats i adjudicats conjuntament a col·lectius constituïts en companyia de comerç. Eren més competitius a nivell d’ofertes en les llicitacions de drets, i a la vegada, es limitava el risc gràcies que disposaven d’altres arbitris amb els que compensar una campanya dolenta en algun d’ells.

Igualment és destacable que, de la mateixa manera que succeïa amb els arrendaments del Reial Patrimoni, o amb els de les jurisdiccions senyorials, els beneficis dels arrendaments eren altament inestables, però amb la peculiaritat que, en aquest cas, les càrregues excessives sobre el passiu de les seves comptabilitats venien determinades sobre més càrregues municipals, com ara els mesuratges, els drets de col·lecta i les pròpies inspeccions municipals. Creiem que sobre aquestes despeses el municipi era capaç d'equilibrar la important diferència existent entre el preu dels arrendaments i el benefici brut generat pels mateixos, doncs l'Ajuntament no es podia beneficiar d'una escalada de preus derivada de la competència durant les subhastes públiques, com feia el Reial Patrimoni.

De mitjana, el percentatge de despesa sobre el volum total de la col·lecta dels drets, els anys que hi havia superàvit, es situava al 74,5%, és a dir, el marge lucratiu de la companyia fou francament estret, concretament 2.919 lliures en total. Atenent que les participacions sobre el capital de la companyia eren de fraccions de sisenes parts, un soci, per la inversió realitzada, s'emportava escassament 486 lliures.

4.5.4.4.2. Els negocis al voltant de la barrella i la sosa.

La barrella és una herba salitrosa que creix de manera natural a àmplies zones del litoral mediterrani. La seva composició química alcalina la convertia un producte imprescindible per a la producció de sabons, vidres i substàncies blanquejants, a partir del tractament de les seves cendres compostes bàsicament de carbonat sòdic.

La producció d'aquestes cendres fou objecte d'exportació a gran escala durant tota l'edat moderna, primer cap a Gènova⁴²³, i ja al s. XVIII cap a França i Anglaterra per la seva aplicació en la indústria tèxtil. Fins al s. XVIII, tant la cendra de sosa (carbonat sòdic) com la potassa (carbonat de potasi), ambdós substàncies conegudes sota el genèric d'Alkalis s'havien obtingut de les cendres de fusta, però la desforestació d'Europa occidental obligà a realitzar les importacions des d'Amèrica del nord, el nord

⁴²³ VELASCO HERNÁNDEZ, Francisco: "La sosa-barrilla: una seña de identidad del campo de Cartagena en los siglos XVI al XIX" a Revista Murciana de Antropología, 10. 2004. p. 147-148. Segons aquest autor, Foren els comerciants jueus els qui provablement iniciaren l'explotació d'aquests productes, i un cop expulsats, foren els comerciants genovesos els qui acabaren per pràcticament monopolitzar-ne l'exportació complementant així la sortida de les llanes castellanomanxegues. Donat el pes i la vinculació tradicional de Gènova amb Tortosa, no seria descabellat atribuir un origen semblant a l'exportació d'aquest producte.

d'Europa i Rússia, i, per contra, el carbonat sòdic trobà alternatives de subministrament en les algues marítimes d'Escòcia, del mineral conegut com natró, extret dels llacs secs d'Egipte, o de les cendres de la barrella, disponibles en abundància a les costes del mediterrani i les Illes Canàries, amb l'avantatge addicional de que el procés d'obtenció de la sosa era el mateix que amb la llenya tradicional, i era, a més una font renovable del producte.⁴²⁴ Aquesta situació va despertar el creixement espectacular d'exportacions de cendres de barrella cap a França, la qual cosa constituí la configuració d'un nou comerç que a la hisenda espanyol i li suposava grans avantatges, doncs no requeria de grans inversions i era un contribuent nèt a favor de la balança comercial espanyola, des del l'òptica mercantilista del comerç internacional

Fins llavors, a Tortosa, la recol·lecció d'aquesta herba estava emparat dintre del conjunt de llibertats que els ciutadans de Tortosa tenien sobre les llenyes i les pastures dels comuns d'aquella ciutat, i cap vila havia reclamat per a si la privativa, malgrat tenir notícies d'ordenances que regulaven la recol·lecció des del s. XIV i d'altres que prohibien la collita de soses d'altres, en cronologies tant primerenques com finals del s. XV.⁴²⁵

La situació va començar a canviar al llarg del s. XVIII quan, la planta de la barrella, esdevingué un dels productes del territori amb més sortida comercial, la qual cosa convertí aquest producte en objecte de fiscalització, i amb ella, amb la legislació per regular l'ús privatiu. Donat que aquesta planta estava situada a la zones salitroses de la plana deltaica, alguns municipis començaren a discutir l'elasticitat del vell concepte del *terme de Tortosa* i delimitar les zones comunals dels respectius municipis en detriment del lliure accés que fins llavors es reconeixia als prats comuns.

Aquesta situació canviant es pot percebre per l'aparició de plets on diversos municipis s'enfronten pel dret a vendre la collita de sosa dels prats comuns, com ara el cas que

⁴²⁴ KIEFER, David M.: "It was all about alkali. The world's industrial chemical enterprise developed from the Leblanc process" a *Today's Chemist at work*. Gener del 2001, Vol 11. Num. 1. p. 45-46.

⁴²⁵ Al fons dels establiments de Tortosa, la primera notícia que hem pogut localitzar relacionada amb la sosa data del 1343 i es reiteren durant segles XIV i XV. Però la primera notícia en la que es prohibeix explícitament la recol·lecció de soses d'altri està compresa al volum, la cronologia del qual es limita entre 1476 i 1503, amb l'ordenança: *De no segar sosa ni fer lenya en ço d'altri*. AHCTE, fons establiments, lligall XII, 57r. Igualment, sobre la privatització del sector, cal veure FABREGAT, Emeteri: "The delta of Ebro: economic uses and changes in the ecosistema" a *Working papers*, Universitat Autònoma de Barcelona. Unitat d'Història Econòmica, 2009, num 07. p. 7-8.

enfrontà Tortosa i Amposta.⁴²⁶ Hi va haver Reials Provisions procedents de Madrid que autoritzaven a Amposta a vendre la seva collita, però la resolució fou presentada a la Reial Audiència, instància que reconegué el dret de prelatió de Tortosa sobre aquella primera matèria.

Igualment s'han localitzat plets entre particulars on la disputa raïa del dret de recol·lectar la barrella en parcel·les que havien estat entregades a particulars a canvi d'un cens. En el cas d'Amposta, aquest establiment s'efectuava a canvi de cinc lliures peyteres anuals. Alguns censalistes del comú d'Amposta denunciaren alguns col·lectors de barrella d'haver cegat aquella herba a les parcel·les privades i que havien estat reduïdes a cultiu. Casos com el plet entre Domingo Agassa i Josep Oliver i altres (1755-1756) donen fe de com la progressiva privatització i ocupació dels comuns de la zona deltaica afectaren al negoci de la sosa, tant o més que l'incipient interès dels municipis per controlar i explotar fiscalment la sega d'aquella planta herbàcia.⁴²⁷

Curiosament, les fases de regulació i control de la producció d'aquestes plantes, passà per estadis força similars als que Velasco Hernández va descriure per al cas de Cartagena, on aquest sector havia gaudit d'un major protagonisme des dels inicis de l'edat moderna. Així doncs, a Cartagena, els indicis que apunten a una intensificació del conreu, passen per un primer pas en el que el consell de Cartagena va decidir fiscalitzar la seva recol·lecció davant de l'evidència de que eren moltes les persones que anaven a collir aquell producte, i, a continuació, la plasmació pràctica de l'impost a partir de l'arrendament del mateix (1584). I en un segon ordre, es regulà la recol·lecció i les males pràctiques derivades de les adulteracions de la cendres que afectaven la credibilitat del producte a escala regional davant els compradors internacionals. Així doncs, les cronologies de l'Ebre i Cartagena són similars⁴²⁸

A Tortosa, els intents de privatització i la pugna per la cega posaven de manifest que aquella planta havia deixat de ser un element més del que tots els habitants podien fer ús, i que havia esdevingut un mitjà de vida per a algunes famílies, un espai de negoci per a la burgesia i un element més susceptible de ser fiscalitzat pels municipis de la regió.

426 AHCTE, fons municipal papers, top 2636 Plet entre Tortosa i Amposta del mes de setembre del 1756

427 ACA, Reial Audiència, plets civils, 20935.

⁴²⁸ VELASCO HERNÁNDEZ, Francisco: "La sosa-barrilla: una seña de identidad del campo de Cartagena en los siglos XVI al XIX" a Revista Murciana de Antropología, 10. 2004. p. 148.

Segons l' *informe Vallejo* de l'any 1767 treballat per Pérez i Gallimón, sobre les mercaderies importades i exportades des de i cap a França per part de capitans francesos, la sosa ocupava un espai privilegiat en el balanç comercial del Principat amb el país transpirinenc.⁴²⁹ Segons aquest informe, els patrons de vaixell francesos, del port de Tortosa, únicament embarcaven cap a França alum i sosa, matèries que, altrament, no s'exportaven des de cap altre port del Principat i suposaven en volum 4.444 quintars de la primera mercaderia i 8.690 quintars de la segona, volum que suposava un total de 211.143 reals i al voltant d'un 25% del valor total de les exportacions de Catalunya vers França. Aquest percentatge del valor exportat, únicament era superat per Barcelona amb un 53,18% del valor total (435.684 reals), i estava a molta distància del tercer port, Vilanova, amb un 9,8% del valor (80.335 reals). Lògicament, aquestes dades únicament es referien al mercat francès i gestionat per patrons d'aquella nacionalitat.

Tanmateix, aquestes dades eren prou eloqüents com per poder afirmar que, durant la segona meitat del s. XVIII, el port de Tortosa s'havia convertit en un port d'extracció d'aquesta primera matèria, havent passat un procés de transformació mínim. Això feia que el preu del producte fos barat i des de l'òptica dels comerciants que el venien a patrons francesos, pràcticament no requeria de capital per invertir. Tals circumstàncies s'adaptaven força bé a una economia regional que ja notava els efectes de la descapitalització comercial.

No obstant, l'expansió i manteniment sostingut de les exportacions d'aquesta matèria primera van començar a decaure arran d'una innovació tecnològica, coneguda com el mètode LeBlanc, que permetia l'obtenció dels alkalis de manera artificial a partir de la sal marina.⁴³⁰

⁴²⁹ L'informe Vallejo es troba a l'AGS. Dirección General de Rentas, 2a remesa, leg 486: *Relación de los capitanes franceses que llegaron a los puertos de este Principado en el año 1766 con expresión de los géneros que desembarcaron y de los que cargaron en los mismos puertos para extraer*. Aquesta font fou treballada en profunditat per PÉREZ HERVÁS, Jesús; GUILLAMÓN ALVAREZ, Francisco Jabier: "El comercio catalano-francés en la segunda mitad del siglo XVIII: el informe Vallejo, 1767" a Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya (1984). Barcelona. Diputació de Barcelona. p. 731-738.

⁴³⁰ Al 1783, l'Acadèmia de la ciències de França i el rei Lluís XVI van convocar un premi per a aquell qui aconseguís produir alcali procedent de la sal marina. Ho aconseguí Nicolas Leblanc, metge de Lluís Felip d'Orleans. Le Blanc no va arribar a cobrar el premi degut a l'esclat de la Revolució Francesa, però va patentar la tècnica i va obrir la seva pròpia fàbrica amb la que produí 320 tones per any. AFTALION, Fred: *A history of the International Chemical Industry. From the "Early days" to 2000* (2001) Philadelphia. Chemical Heritage Foundation, cop. p. 11-13

Existeix un informe de la Junta de Comerç del Principat del 1832, qui, a petició de la Junta d'Aranzels, fa una exposició de les causes que, segons ella motivaren la crisi de les exportacions de la cendra de barrella. Les valoracions sobre la crisi del sector, ja es feren notar l'any 1825⁴³¹, però l'any 32 és la Junta catalana la qui fa un anàlisi amb més profunditat. Des de Barcelona apunten una doble causa de la crisi de les exportacions. En primer lloc hi ha els condicionants comercials. La Junta apunta a uns excessius impostos d'exportació, a la contínua adulteració del producte portada a terme per part dels productors, que mesclaven les cendres amb centres d'altres plantes i fins i tot pedres i terra, així com a la crisi de les manufactures tradicionals, com la dels vidres i la indústria del sabó. I la segona causa és una revolució tecnològica. Segons la Junta de Comerç, la principal causa d'aquella caiguda de les exportacions era que França, principal país de destí d'aquella matèria primera, havia substituït les importacions per la fabricació de l'alkali a partir de sal marina (evidentment feien referència al procés Leblanc). A més, aquell procés havia ocasionat la caiguda a una ¼ part del preu de producció, doncs la primera matèria, la sal, era un producte que la monarquia tenia estancada, destinant-ne bona part de la producció a tal finalitat. Igualment, l'àcid sulfúric també havia caigut de preu donat que s'havia desregulat el comerç de salitre i sofre, les principals matèries primeres per a aquell producte químic.

Amb aquella situació a producció ha de limitar-se a la demanda interna. Regenerar la producció passava per crear una indústria similar a la francesa, fet que només succeiria a partir d'una notable rebaixa del preu de la sal i el salitre. La Junta de Comerç creia que el fet d'haver d'importar l'àcid sulfúric convertia a alguns sectors productius del tèxtil català en deficitari d'àcid sulfúric, producte indispensable per als estampats, tints i

⁴³¹ L'informe del 1825 procedia d'una queixa dels fabricants de sabó, de vidre i els filadors de cotó de Barcelona, tot queixant-se de la contínua adulteració de la matèria primera: Juan Permaner, Alberto Reniu, Jaume Cases, Narcís Serra i Bosc, Josep Martorell i Cia, Mariano Regordosa, Pau Povill i Cia, José Monté, Pau Capellà, Esteve Pertagàs, Pere Keittinger, Maurici Cocina, Caulet (sic) i Vila, Antoni Raurell, Domingo Solei, Antoni Povill i Cia, Jaume Mas, Lluís Oms demanaven establir sancions i una política d'indemnitzacions així com l'establiment d'un procediment de control de la qualitat de la matèria primera. La Junta de comerç, juntament amb la Societat Econòmica de la Minería, estudià la viabilitat d'aquella petició, arribant a la conclusió de que l'únic mètode fiable per garantir la puresa de la barrella era l'anàlisi químic, el cost del qual era inviable per al preu de la mateixa matèria que es pretenia analitzar. Així que, l'única alternativa econòmicament viable era el mètode orientatiu de tastar la sosa i denotar per part d'una persona amb experiència la quantitat i qualitat d'alkali segons el gust d'aquella BC, fons JC, lligall LV, caixa 76 num 8, p. 50-58

blanquejats. Destaquem les següents reflexions a l'hora d'entendre millor el cost d'oportunitat de la indústria catalana i la seva dependència de l'exterior:⁴³²

- *Nunca podremos dejar de ser sus tributarios por otra porción de artículos de que nuestras fábricas hacen un gran consumo, cuando podria suceder todo lo contrario, supuesto que dichas primeras materias abundan en España tanto o más que en ningun otro reyno*
- *Los progresos y estencion de nuestras fabricas de productos quimicos, cuyo único ramo de industria se hallan invertidos cuantiosos capitales ofrecen una perspectiva lisongera para la riqueza del reyno dependen absolutamente de la baratura de aquellos artículos estancados, y mientras nustos fabricantes no pueden proporcionarselos a sus precios naturales seran inutilis su aplicación y su esfuerzo y nunca saldremos de la dependencia estraña en cuanto a diferentes artículos de bastante consideración.*

Amb un raonament força contundent raonen que estaven en una situació totalment oposada a la del foment de la indústria, doncs es venia als estrangers la sal a un preu ínfim (2 reals la fanega), quan als espanyols se'ls obligava a pagar-la a 48, malgrat que es destinés a la fabricació d'algun producte químic, i després, els estrangers els venien el producte químic elaborat fent-los pagar 50 reals per un producte que el cost de la seva primera matèria els havia costat 2 reals.

A nivell de l'economia regional de la comarca de Tortosa, podem dir que la crisi de la barrella anà acompanyat per un auge de la extracció de sal de les salines del delta de l'Ebre durant el s. XIX.

Pel que fa a la fiscalitat, contenciosos com el que enfrontà a Tortosa i Amposta l'any 1756 permet fer una doble lectura en quant a implicació política sobre la sosa es refereix. Per un costat està la situació de venda de tota la producció dels comuns, que segons aquell plet executaven tant Amposta com Tortosa. I l'altra és l'arrendament que fiscalitzava l'exportació, el que es coneixia com el dret de sosa i solsora.

Malgrat que no em pogut localitzar encara una taba on es relacionessin les condicions amb les que es subhastava aquell dret, tot sembla indicar que la percepció de dret no

⁴³² BC, fons JC, lligall LVII, caixa 80, num 24. p. 3-6

anava acompanyat del privilegi de tenir-ne la producció del territori adjudicada, encara que l'ajuntament sí que podia restringir la territorialitat dels col·lectors segons el seu terme municipal, fet que queda palès a partir del plet citat entre Tortosa i Amposta.

Creiem que aquell, era en gran part, un plet de tipus jurisdiccional en un moment en el que el tractament fiscal de la barrella encara no s'havia institucionalitzat del tot, i era el moment de establir els precedents. Fins aleshores, la fiscalitat més propera era l'impost del sabó, que incidia sobre el producte transformat, i no pas sobre la matèria primera ni la seva exportació.⁴³³ Aquell bell dret havia de convertir-se en un impost sobre l'activitat exportadora deixant de banda un mercat fins aleshores reduït i focalitzat a la venda al detall.

Degut al fet ja esmentat de no disposar d'una taba de les condicions d'arrendament, n'hem de deduir la pràctica a partir d'alguns testimonis pràctics que poden donar alguna referència al procediment de cobrament del dret de la sosa.

Un determinat comerciant licitava el dret a percebre els impostos amb que es gravaven les càrregues de sosa o barrella que es recol·lectava a les terres comunals del terme de Tortosa. Aquest dret, de la mateixa manera que la resta d'impostos municipals, era posat a subhasta pública, i era adjudicat al millor postor. Era habitual que els perceptors d'aquest dret estiguessin familiaritzats o participessin activament del circuit comercial de la barrella, i el fet de tenir el dret de cobrar-ne els impostos els oferia una posició estratègica i de control dels volums totals de mercaderia que es produïen per exportar.

En quant al funcionament del circuit comercial de la sosa, en tenim coneixem del funcionament intern gràcies als llibres de comptes conservats de l'arrendatari Lluís d'Abadia, el qual era l'arrendatari durant l'any 1758, i potser dos anys més, encara que no s'han conservat els comptes privats més enllà d'aquest any. De la documentació, coneixem 2 nivells de negoci: el paper com a exportador, és a dir el procediment a través del qual la mercaderia era exportada a l'engròs cap a França, i en un segon terme, el mercat local, el qual, aquest arrendatari, gestionava a través del seu procurador i administrador local, l'advocat i notari Agustí Foguet de Tortosa.⁴³⁴

⁴³³ AHCTE, fons municipal, papers. Top 1310. Trasllat de l'albarà del dret del sabó per a l'arrendament del 1701-1704.

⁴³⁴ AHCTE, fons municipal, top 5860

Les exportacions d'aquest es feien juntament amb altres productors del llevant mediterrani, com Pedro Vidós, d'Alacant. D'Abadia organitzava el transport cap a Barcelona o cap a França (el patró Josep Ferré, conegut com *Santafé* li cobrava un duro per quintar de barrella exportat), i a més, havia de pagar el dret de quincalla en l'entrada i sortida de la mercaderia al terme de Tortosa.⁴³⁵ Aquest, creiem que era el seu paper com a arrendantari, fiscalitzar les exportacions, i a la vegada, beneficiar-se de la seva posició com a punt de pas obligatori per a l'exportació de mercaderia. A efectes pràctics, això el convertia en un majorista preeminent d'aquesta matèria primera a l'hora d'arribar a acords amb els recol·lectors de l'herba.

D'aquesta feina s'encarregava l'administrador. La tasca de l'administrador era la d'aconseguir l'adquisició de la mercaderia acordada amb el client francès. Agustí Foguet, es dedicava a arribar a acords amb diferents particulars que li garantien un determinat volum de barrella, recol·lectada i degudament cremada per a un determinat dia.⁴³⁶

Les notes de la comptabilitat de Foguet donen a entendre que existia un mecanisme dual d'adquisició de la barrella: el contracte informal, i el de la compra eventual.

Anomenen al contracte informal a un document signat entre Foguet i un ciutadà, normalment habitant dels pobles de la costa deltaica, on acordaven un preu i un volum de barrella. A més, aquest contracte privat, que no passava necessàriament per escriptura pública, establia clàusules que garantissin la qualitat de la cendra de la barrella, especialment per a que no si cremessin altres herbes que adulteressin el producte final. Sovint, al contracte s'establia que, al moment de cremar el producte, calia que hi fos present un home de confiança de l'administrador. Lògicament, a canvi del compliment d'aquelles clausules, s'establia un preu de compra personal. La font consultada, Foguet es comprometia a pagar 5 lliures per sarrió. Aquesta casuística la podem ressenyar en part gràcies a l'inventari dels actius de Placido de Riu que realitzà la seva dona l'any 1747, junatment amb la protocolització del seu testament. Entre els actius de tipus comercial que enumerà Josepa Pastor, la seva vídua, destacava un producte acumulat de 4.162 lliures de plata valenciana venuda a València d'ençà la mort del seu marit. A més, relcionà fins a 77 *sosers* o productors de sosa (no especifica si

⁴³⁵ AHCTE, fons municipal, top 5866

⁴³⁶ AHCTE, fons municipal, top 5836

eren recol·lectors o també productors del producte acabat) amb qui Plàcido de Riu tenia compte corrent obert.⁴³⁷

A més d'aquests contractes, s'han localitzat d'altres de tipus temporal, on el col·lector es comprometia a lliurar-li tota la collita d'un determinat període de temps, al preu acordat.⁴³⁸

A més de l'arrendatari i l'administrador del mateix, existien altres figures com els intermediaris, els quals feien el negoci a partir d'unir l'oferta dels col·lectors particulars amb la demanda dels comerciants. Tenim notícia d'aquesta altra figura gràcies a les notes i les cartes que s'enviaven administradors i intermediaris amb les que els segons manifestaven la necessitat de rebre un pagament regular en lloc d'únic per la necessitat d'efectiu amb el que pagar les soldades dels bracers de la barrella. Les dificultats a l'hora de compaginar aquella situació de falta de capital circulant feia que es registressin casos de pagament en espècie, com ara l'entrega de partides de farina de blat a canvi de la sosa.

Dels llibres de comptabilitat dels drets arrendats de la sosa i de l'Imperiatge del 1750 a 1756, també en podem treure una valuosa informació, en tant en quant no es tracta d'una visió interna del seu propi negoci, com la que tenim de Lluís d'Abadia, sinó que es tracta del llibre on s'anotava totes les partides de diners percebudes en concepte del dret de sabó, sosa i solsora entre els anys 1750 al 1753.⁴³⁹ Donat que no es una sèrie el suficientment llarga com per treure conclusions de tipus diacrònic, ens hem limitat a buidar el contingut de la primera anualitat (1750-1751), per veure'n els paràmetres de funcionament i el grau de riquesa que aquell negoci podia generar.

⁴³⁷ AHCTE, fons notarial. Fàbregues, caixa 1024, 13/11/1747.

⁴³⁸ Aquest model de contracte s'assimila molt al procediment de compra descrit per Adolfo Arbelo sobre el negoci de la barrilla de la família Casaña de Lanzarote i Fuerteventura. Segons aquest autor, els agents de Casañas, familiars seus, establien un contracte de pagament per avançat amb la pagesia productora de barrella, a la qual l'agent avançava a temps de 7 o 8 mesos vista un import equivalent a la meitat del preu que pagaria per una quantitat preestablerta de barrella. El pagament, que podia ser en metàl·lic, forment o productes manufacturats, es complementava amb l'altra meitat un cop es feia entrega de la barrella a l'agent de la companyia exportadora. D'aquesta manera, l'agent de Casaña al mercat londinenc, podia negociar preus de compra sabent, a priori els volums de mercaderia de què disposaria i un preu fixat, deixant així de banda el moviment inflacionari propi d'un producte amb una gran demanda com aquest. ARBELO GARCÍA, Adolfo: "Burguesía tinerfeña y comercio de la barrilla: el ejemplo de la familia Casañas (1780-1814) a Tobeto; Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura, 3. 1990. p. 39-40.

⁴³⁹ AHCTE, fons municipal papers. Rebudes imposicions, 55. Caixa 11686. *Llibre major de l'arrendament de sosa i solsora comensant en lo dia 1 de març de 1750.*

En primer lloc, cal esmentar que el llibre consta de diferents entrades, una per càrrec cobrat. Cada entrada segueix una determinada regularitat a l'hora de fer les anotacions: indica, en primer lloc, el nom del patró de vaixell qui realitzava l'exportació. Aquest era l'encarregat de satisfer l'impost. En segon lloc, indica la quantitat de matèria primera transportada. Hem pogut identificar que, majoritàriament es tractava de sosa, però en alguns casos, les exportacions combinaven partides de sosa i barrella. Creiem que això es devia a la voluntat d'alguns compradors de cremar ells mateixos la matèria primera per evitar que es produïssin els tipus de frau que ja s'han indicat en anterioritat. Aquelles partides de sosa i barrella tenien un preu impositiu per unitat, habitualment, el quintar d'ambdós productes, pels que pagaven quantitats que oscil·laven entre els 4 sous per quintar de barrella i els 6 diners per quintar de sosa. En tercer lloc s'indicava la procedència. Allí apareixia el nom de la persona a la que l'havien comprat.

Hem observat que, la persistència de determinats noms contrasta amb el genèric de *terme de Tortosa* que algunes vegades indica. Identifiquem això amb l'estructura interna que abans s'ha descrit per a l'empresa de Lluís d'Abadia. Així mentre noms com el del Dr. Queralt, Antoni de Riu, el mossèn Fidel Enrich, Josep Oliver o Josep Sech apareixen molts cops com a font de la mercaderia transportada, trobem casos en els que el mateix patró exerceix funcions d'intermediari i compra a petits productors particulars als qui identifica com a barrella del terme de Tortosa. Així, en lloc d'anomenar els venedors, sol fer referència als compradors de Zaragoza o Barcelona. Els casos en els que indica partides importants són aquells als que hi intervenen els grans comerciants del sector, adés anomenats. En aquests casos era l'oferta, és a dir, els comerciants els qui organitzaven l'exportació, i no al revés com en l'altre cas. Existia una tercera casuística, molt minoritària, en la que es s'agrupaven partides comprades a diferents comerciants i juntament amb altres partides procedents de petits productors particulars. En aquest cas, era un agent comercial –fem referència a les actuacions de Francesc Messeguer– qui s'encarregava dels diferents transports i els impostos addicionals com els del mesuratge o el Pes del Rei. Com em vist a la comptabilitat de Lluís d'Abadia, els grans comerciants del sector ja tenien els procediments interns per exportar la mercaderia perfectament mesurada i emmagatzemada.

I finalment, cal fer esment a la situació de l'arrendatari. Per la concentració de dates en les quals es realitzaven les entrades, hem pogut comprovar com el pagament del dret de

sosa i solsora es realitzava en dates concretes, en les que l'arrendatari i el comerciant o patró feien balanços de les partides d'aquelles mercaderies exportades durant la temporada. Entenem que la temporada d'exportació anava entre el mes de setembre i el mes de març, període que respon més a una lògica derivada de les condicions de navegabilitat del riu, que no pas als de la mercaderia, la qual en cap cas es pot considerar un producte perible. Tanmateix, la pràctica del cobrament agrupat també respon a un comportament pràctic per evitar duplicitat de pagaments, ja que, especialment aquelles partides que canviaven de mans tot sovint, es podien produir problemes de confusió. Pagant-ho al final i presentant la documentació amb els volums transportats es podia demostrar el recorregut i el pas de la mercaderia i així repartir el pes de l'impost entre totes aquelles parts interessades en el nòlit.

Pel que fa a les dades recollides, durant la temporada 1750-1751, hem comptabilitzat un total de 39.311 quintars de sosa, la qual cosa significà per a l'arrendatari de l'impost un total de 1.007 lliures, 15 sous i 11 diners de plata valenciana, això són una mitjana d'1 lliura per cada 39 quintars de sosa exportats. Prenent com a referència les dades de l'Informe Vallejo del 1766, més amunt citat, les exportacions de sosa mitjançant vaixells de bandera afrancesa suposaven un total de 8.690. Admetent una producció hipotètica constant entre el 1750 i el 1766, podríem dir que, com a mínim un 22% tindria com a destí França, percentatge probablement superior si tenim en compte les exportacions que, via cabotatge, arribaven als ports transpirinencs.

En qualsevol cas, i tenint en compte que es tracta d'un arbitri de la ciutat de Tortosa, i per tant, d'una activitat totalment passiva per part de l'arrendatari, no hi ha dubte que aquest es convertí durant la segona meitat del s. XVIII en un dels negocis més rentables del territori.

4.5.4.5. La crisi del marc jurisdiccional entès com a terme de Tortosa. El cas de la concòrdia entre Xerta i Tortosa.

Sota aquest títol volem apuntar una mínima descripció del factor de la territorialitat fiscal. A més de la desaparició o la imposició d'impostos nous, un dels vectors de canvi va ser la progressiva pèrdua del que des de l'edat mitjana s'anava entenent com el *terme de Tortosa*. Deixant de banda la diòcesi i l'espai de la vegueria o corregimental que feien una clara referència a espais jurisdiccionals propis del bisbe o al rei, la jurisdicció

de Tortosa, entenent el comú com a senyoriu, va començar a entrar en declivi durant el s. XVIII, de manera paral·lela a l'aparició de nous nuclis de poblament i la irrupció d'unes elits subregionals que veien en Tortosa, un obstacle per a les seves activitats, així com un espai de poder gairebé vetat per a ells.

Per aquest motiu, molts de nuclis de població, nous o d'altres d'existents des d'antic, iniciaren contenciosos de llarga durada en el temps a fi d'aconseguir una certa independència respecte la jurisdicció que imperava la oligarquia tortosina respecte el que es considerava el seu territori natural, comprès en les delimitacions de la carta de població.

D'altres nuclis, no arribaren a provocar conflictes, sinó que la seva territorialitat fou reconeguda, i, d'alguna manera les elits acceptaren l'arrendament de mans de Tortosa sempre i quant fossin ells els qui en controlessin sempre el cobrament: aquests exemples els podríem trobar a Aldover, Alfara o Benifallet, on aquesta condició no escrita, es pot evidenciar quan l'adjudicació dels drets d'aquests nuclis sempre recau en les seves propies oligarquies.

El primer exemple que aquí s'exposarà és el cas de la lluita de la vila de Xerta per la seva independència. Aquest poble, gràcies a la seva ubicació estratègica per a les comunicacions de la regió, i la presència d'infraestructures tant importants com l'assut del riu o els molins de blat més importants de la comarca, es convertí en un espai econòmicament força actiu, que veié aparèixer una petita burgesia relacionada amb els transports de mercaderies pel riu i que es consolidà durant el s. XVIII gràcies als increments dels fluxos comercials de productes agraris (cereals i oli, principalment) amb la Terra Alta i l'Aragó.

Aquesta Vila, d'ençà la conquesta cristiana va ser subjecte de diferents canvis jurisdiccionals que alteraren el règim senyorial del seu terme. Des de 1149, Xerta estigué en mans de l'ordre del temple, fins que, a finals del s. XIII fou bescanviat per altres nuclis de població i castells amb el reial patrimoni. El rei Joan va entregar Xerta a Juan de Toledo, fins que els propis veïns de Xerta van pagar la seva pròpia redempció senyorial.⁴⁴⁰

⁴⁴⁰ AHCTE, fons municipal, papers, top. 3162. *Concordia otorgada entre partes de la ciudad de Tortosa, y el lugar de Cherta con el dec^{to} de su MS. del año 1778*. Aquest document, a diferència dels següents que

Els tres segles que seguiren el seu alliberament de domini baronial i retorn al reial patrimoni foren especialment convulsos, donada la contínua intromissió de Tortosa com a senyor jurisdiccional. Xerta reclamava ser reconeguda com a vila, i per tant, poder tenir un batlle propi i poder elegir els seus propis consellers, fet al qual Tortosa es va imposar constantment, tant per la seva voluntat d'imposar el seu mer i mixt imperi, com per voler gestionar i aplicar la fiscalitat ja que cobrava per tot el seu territori. Aquesta tensió va assolir el punt àlgid durant els s. XV i XVI, quan es registraren episodis de violència i repressió. A principis del s. XVII els habitants de Xerta demanaren a Felip III que els reconegués com a vila, però Tortosa s'hi va oposar. Després de diversos plets, la Reial Audiència determinar que era lícita la independència del lloc de Xerta de la Universitat de Tortosa, passant així a ser Vila Reial, amb oficials i batlle propis (1625). Les condicions pràctiques, tanmateix, restaren plasmades en forma d'una concòrdia que signaren la universitat de Tortosa i la vila de Xerta i que fou aprovada pel rei l'any 1628, on delimitaren funcions judicials i fiscals.

En quant a la fiscalitat, que és el tema que aquí s'està abordant, Tortosa cedí les competències a Xerta durant els subsegüents 50 anys⁴⁴¹, i passat aquell període, Tortosa podria recuperar les competències en matèria de fiscalitat sobre Xerta, pagant anualment la quantitat de 150 lliures i el compromís que no s'afegirien nous impostos als existents a alçades del 1625.⁴⁴²

Val a dir, que en aquesta concòrdia, Tortosa va poder imposar una delimitació clara de la territorialitat de l'assut, els drets pesquers allí ubicats i els impostos cobrats sobre els molts de blat als molins erigits des d'antic sobre aquell mateix indret; en definitiva, Tortosa va retenir els impostos essencials de Xerta. En matèria de transport de mercaderies, Xerta va obtenir pas franc per al transport de mercaderies (reconeixement

citaran referents al conflicte entre Xerta i Tortosa, ja s'ubica cronològicament a la segona meitat del s. XVIII, fet que li permet realitzar una visió panoràmica de com es desenvolupà el conflicte entre Tortosa i Xerta des dels seus inicis, amb el valor afegit de tractar-se de les exposicions detallades dels procuradors dels dos bàndols, fet que enriqueix en detalls el relat de la concòrdia propiament dita, i explica els greuges de les dues parts en concepte d'incompliment d'acords.

⁴⁴¹ AHCTE, fons municipal, papers, top. 3161. Els acords numerats entre el punt XXV i el XXX són els que fan referència a la qüestió fiscal.

⁴⁴² Els drets que va retenir Xerta eren els drets d'entrada del vi al seu terme, els drets sobre els arrendaments de béns immobles (conegut com el dret de sitis), el dret que gravava els contractes d'animals i el dret de mel i cera. AHCTE, fons municipal, papers, top 3167.

dels privilegis propis dels habitants de Tortosa), a excepció del dret d'imperiatge, impost que retenia la capital del Baix Ebre. Passats els primers 50 anys, els drets tornaren a mans de Tortosa, previ pagament de les 150 lliures que la concòrdia havia previst.

Tanmateix, els impostos de Xerta no foren considerats com uns drets més dins dels cobrats dins del terme de Tortosa. De fet, els drets, malgrat que percebuts novament per Tortosa, serien cobrats per un col·lector propi, tal com indicava la resolució signada pel primer borbó l'any 1729, i de fet, sovint eren arrendats als mateixos regidors de Xerta.

La implantació del nou règim polític va anar acompanyat d'un enduriment del cobrament per part de Tortosa, la qual cosa va derivar en conflictes i queixes portades a terme per comerciants de Xerta, encapçalats per Ravanals, els quals reclamaven al 1763 no haver de pagar el dret de cera i mel en concepte de l'oli exportat, ni l'imperiatge sobre el blat, ni el dret de sosa i solsora pel sabó fabricat i exportat a Barcelona.⁴⁴³

L'escalada de retrets anà en augment durant les dècades dels anys 60 i 70 del s. XVIII, amb l'agreujant de que tant Tortosa com Xerta es recriminaven mútuament estar en deute, ja fos per quanties d'impostos no abonades durant els períodes de conflicte i debat obert de la qüestió fiscal de Xerta, o ja fos per l'incompliment de Tortosa de pagar les 150 lliures en matèria de compensació del cobrament d'impostos, tal i com preveia la concòrdia del 1628. Això feu que novament el conflicte entre els dos nuclis de població arribés a mans de la Reial Audiència, la qual habilità oïdors que ajudaren a encarrilar novament les negociacions fins trobar un punt d'equilibri amb el que redactar una nova entesa Això fou la concòrdia del 5/7/1776.⁴⁴⁴

Aquest document, a diferència de l'homònim de 150 anys enrere, ja no incidia en qüestions de tipus jurisdiccional, ni tan sols es posava en dubte la territorialitat de Tortosa, ni la legitimitat de les institucions xertolines, però sí que ho feia en la capacitat d'aquesta per cobrar-se les gabelles. Amb aquesta nova concòrdia Xerta consolidà el seu dret a cobrar les 150 lliures, però cedí en gran part de les aspiracions de alliberació fiscal a les que pretenien arribar alguns dels comerciants que recolzaven les iniciatives

⁴⁴³ AHCTE, fons municipal, papers, top. 3167.

⁴⁴⁴ AHCTE, fons municipal, papers, top. 3162. *Concordia otorgada entre partes de la ciudad de Tortosa, y el lugar de Cherta con el dec^{to} de su MS. del año 1778.*

judicials durant el conflicte obert. Tortosa restringí al màxim les exempcions de pagament dels xertolins, limitant-les a la importació de productes de consum propi i a la venda al detall (detallant les quantitats i els productes –especialment el vi– als que la exempció afectava), sempre i quan aquesta es realitzés a través de la taverna propietat del comú de Xerta.⁴⁴⁵

El comerç a l'engròs i el transport de mercaderies quedaren totalment fiscalitzades per la capital del Baix Ebre, i aconseguiren eludir les acusacions fundades d'aquella vila d'haver incomplert la clàusula de la vella concòrdia que incapacitava a Tortosa per imposar nous impostos no recollits fins aquell moment. A la Concòrdia del 1776, no només apareixia el dret d'imperiatge, per al blat o el de mel i cera per a l'oli, sinó també apareix un impost que s'imposava a la mercaderia que s'emmagatzemava a Xerta (especialment oli) més enllà de 4 mesos.

4.5.4.6. Valoració de les conseqüències de la fiscalitat sobre el transit de mercaderies i el comerç regional.

Deixant de banda la diferència que hi pugues haver entre la recaptació real i la recaptació declarada a l'ajuntament, el marge de beneficis que hem pogut apreciar en el cas de la companyia d'arrendaments de Diego Martínez era insuficient com per a generar una massa crítica de capital comercial amb perspectives de reinversió, i a més, perjudicava el comerç que, davant d'una fiscalitat tant abrumadora, tendí a afeblir-se durant la segona meitat del s. XVIII i principis del s. XIX.⁴⁴⁶

El resultat fou una fortíssima davallada dels productes, que es veié agreujada pels convulsos esdeveniments polítics de principis del s. XIX. L'únic llibre de comptabilitat que ens ha subreviscut a la Guerra del Francès i a les Guerres Carlines de principis del

⁴⁴⁵ La taverna és el model antic de subministraments per a poblacions petites. Ja s'ha esmentat com en el treball d'Assumpta Muset exposa que la Taverna de Capellades era l'òrgan sobre el qual s'exercia el monopoli de l'oferta de productes destinats al subministrament dels nuclis de població. A Tortosa no hem pogut localitzar aquest tipus d'establiment públic, però a Xerta sí que s'hi va mantenir, i de fet, segons la concòrdia, era un dels elements que componien els drets del comú de Xera, expressats sota el paraigua general dels drets de Xerta, subastats des de Tortosa fins el conflicte de les Concòrdies. MUSET, Assumpta: "Consum i mercat a l'Anoia a l'època moderna: els arrendaments municipals de Capellades" a VICEDO, Enric (ed): *Fires, mercats i món rural* (2004). Lleida. Institut d'Estudis Ilerdencs. p. 280-283.

⁴⁴⁶ A una conclusió similar va arribar Vilalta durant l'anàlisi dels arrendaments de Balaguer, quan afirma que el context socioeconòmic limitava les possibilitats de reinversió productiva derivada dels arrendaments, i per aquest motiu, malgrat generar-se capital circulant susceptible de ser reinvertit, res podia canviar en profunditat. VILALTA, Josep Maria: "Hisenda municipal i arrendaments públics al Balaguer del s. XVIII" a Pedralbes. Revista d'Història Moderna. Num 8. 1988. p. 81

s. XIX ha estat precisament la relació de percepció del dret de Quincalla i les dades que ofereix són realment dramàtiques. Entre gener i desembre del 1816, únicament es va poder percebre 578 lliures brutes, és a dir, el 48,44% del que havia estat la col·lecta de l'any 1759-1760.⁴⁴⁷ A més, a nivell qualitatiu, la varietat de productes també es ressentí. La gran majoria d'intercanvis comercials fiscalitzats l'any 1816 era llegum, és a dir, productes alimentaris de primera necessitat. Els productes manufacturats pràcticament deixaven d'aparèixer, quedant-se en espart i material de construcció –necessària per a la reconstrucció, acabada la guerra del Francès.

L'impacte que generava la fiscalitat va tenir les seves primeres manifestacions directes al 1768 quan els diputats i els síndics de l'ajuntament van demanar al govern que permetessin eliminar alguns dels arbitris i consolidar i incrementar en 2 diners/lliura l'imperiatge, deixant aquest com a únic impost municipal sobre el tràfec comercial per tal d'unificar-ne la fiscalitat i relaxar l'ofec al comerç que passava per la capital del Baix Ebre.⁴⁴⁸ Amb aquella proposta, es pretenia abolir els impostos de Quincalleria i Mel i cera, fet que deixaria sense fiscalitzar el tràfec terrestre i reduir el fluvial i marítim al 2%. Igualment demanaven la erradicació dels impostos de lli, llana i cànem que gravava els productes al voltant d'un 5% i els impostos de compra-venda i exacció que quedarien reduïts a un 2%, quan en aquell moment gravaven un 7%

La diversitat d'impostos i la multiplicitat de circumstàncies amb que es trobaven els recaptadors i els comerciants generaven una gran quantitat de plets judicials, la defensa dels quals anava a càrrec de l'ajuntament. Per contra, l'informe elevat al govern pel síndic personer de Tortosa Juan Perera, mostrava els beneficis per al comerç de la relaxació de la fiscalitat utilitzant l'exemple de Xerta:

Sin que para evidenciar esta verdad sea menester otra prueba que lo que esta pasando en el lugar de Cherta, suburbio de Tortosa y situado a menos de los leguas de dicha ciudad, el qual siendo en el pasodo siglo una pequeña aldea, que contribuia com ahora también debe contribuir a todos los cargos e imposiciones de la misma ciudad, con la sola resistencia que ha hecho en este siglo al pago referido, y sosteniendo pleytos y disputas con la ciudad, se ha lebandado a una mas que regular población segun lo que antes era, tiene un florecido comercio, ha establecido fabricas y se situan en aquel pueblo

⁴⁴⁷ AHCTE, fons municipal, papers. Rebudes Imposicions, 44. *Derecho de Quincalla. 1816.*

⁴⁴⁸ AHN, Consejos, 22610, num 3. *Informe del síndico personero Juan Perera sobre la decadencia de las artes, la agricultura y el comercio. 21/2/1768.*

comerciantes forasteros atraídos por la total franquicia que allí disfrutaban por ahora quienes tendria por mas comoda su situacion en Tortosa al no retraerles lo exorbitante y crecido de sus imposiciones y gabelas.

La concòrdia de Xerta mostrava, no només la prosperitat del comerç, sinó també un diferencial positiu en la recaptació de fins a 2.000 lliures d'ardites entre abans i després de la concòrdia. La evidència documental demostra que les peticions no van ser ateses, doncs els arbitris es van seguir cobrant.⁴⁴⁹

Malgrat els múltiples trencaments en la legalitat ancestral que es produïren durant les últimes dècades del s. XVIII i les tres primeres dècades del s. XIX, el complex edifici fiscal de Tortosa no canvià o ho feu mínimant.⁴⁵⁰ Davant el context que perfila Vinaixa per als anys previs i contemporanis a la primera Carlinada, on l'ajuntament sofria un dèficit difícilment amortitzable, cap de les juntes o formacions municipals que sorgien de cada nou règim polític no podia permetre's el luxe de renunciar a les fonts de finançament existents, per anacròniques i contràries al nou règim liberal que fossin. A aquestes, s'afegiren, a més, arbitris extraordinaris de guerra i tanmateix, els conflictes eixugaven la hisenda municipal fins a límits insostenibles. Manllevem unes poques línies del discurs del diputat a Corts Joaquim Alcorissa que reproduïx Vinaixa al seu llibre.⁴⁵¹

“No quiero molestar a las Cortes, y no hubiera por lo tanto tomado la palabra si los derechos que se cobran por el ayuntamiento de Tortosa no tuviesen su origen en la época del feudalismo, El primero es llamado de miel y cera. Por todas las compras de caballerías y ganados que hacen los vecinos de Tortosa y los siete pueblos de su término general, se exige por el ayuntamiento de aquella ciudad un real por duro de su valor. Igual derecho se exige con el título de imperiage quincalla y pescado; es decir, todos cuantos

⁴⁴⁹ Malgrat això, informes demanats pel governador de Catalunya a l'arrondissement de Tortosa, sota la dominació napoleònica ens indica que la varietat de drets percebuts per la ciutat en concepte de propis i arbitris s'havia reduït considerablement. Així, a finals del 1812, Tortosa es nodria de les següents partides d'ingressos: *Produit du bail des droit sur la vente du poisson, mostant du bail de la glacierí, mostant du bail de la Baronnie de Carles et Alfara, mostant du bail du droid des farines, mostant du bail de la vente des Caux de Vies, passages du pont, peche et des molins de la asud, entreé des vins et vendanges, du droid sur la fabrication et vente de savons, du droid sur l'abalatge des bestiar i produit du droid de vente des légumes sur les places publiques*. Tot plegat generà un total de 96.634,52 francs ACA, diversos, fons de la dominación francesa de Cataunya, caixa 14, 1. *Etat des produits provenant des propios et arbitrios de la ville de Tortosa en l'année 1812*.

⁴⁵⁰ Dues dècades més tard que els primers intents de Tortosa per modificar la seva fiscalitat, en Jaume Caresmar, l'any 1780 encara identificava la crisi del comerç amb l'excés d'impostos. *El único motivo a que se atribuye el haber cesado ya casi enteramente en el proximo antecedente es el de haberse cargado muchas gabelas por aquel antiguo magistrado sobre los generos de consumo y de comercio, y si bien algunas de ellas se hallan ya extinguidas, son todavía perjudicialísimas las que subsisten, y que quizás podrían substituirse por otras menos gravosas con gran beneficio del público*. CARESMAR, Jaume: *Discurso sobre la agricultura, comercio e industria...* (1780). BC. Fons Junta de Comerç, 143 bis. p. 522

⁴⁵¹ Op. Cit VINAIXA, p. 106. Citant ADT, actes de la Diputació, sessió 8/10/1839.

frutos, géneros y efectos transitan por Tortosa o entran en ella, pagan una exorbitante cantidad, y de ese modo se destruye la industria y el comercio de aquel país. [...] Todo esto proviene de los derechos que en otro tiempo se pagaban a la religión de San Juan, pero en aquella época se hallaban libres los pueblos del alto corregimiento. Por tanto, pues, teniendo todas estas exacciones origen del tiempo del feudalismo y de los señores jurisdiccionales, es una razón para que las Cortes deban acordar que cesen desde luego dichos pagos”

El text és força eloqüent per si mateix. No obstant, el problema de la fiscalitat tortosina tenia una arrel dual: la primera era un excés de despeses, sent l'element paradigmàtic el cost de manteniment del pont de barques, el qual en si mateix constituïa una autèntica sagnia per als pressupostos del consistori fins que se'n va fer càrrec la Diputació de Tarragona, ja ben entrat el s. XIX. I en segon lloc, l'error de la concepció. L'excés de fiscalitat ofegava tant l'activitat econòmica que repercutia amb una caiguda dels ingressos per fiscalitat, i d'aquí es passava a estrangular més l'economia. Era un cicle autodestructiu que només podia canviar un canvi legislatiu que racionalitzés l'escenari fiscal a tots els nivells, però especialment, el règim municipal, que no es consolidaria fins les reformes de l'hisenda municipal de Posada Herrera entre el 1859 i 1862.⁴⁵²

La desviació dels transports per altres rutes, sobretot arran de la millora de les comunicacions del port de Tarragona i la consolidació d'altres nuclis portuaris a la zona del Maestrat, com ara Vinaros o Benicarló, varen tenir una forta repercusió amb l'afebliment del paper de Tortosa i els seus nuclis immediats com a lloc de pas obligat de mercaderies. Aquesta situació provocà un estat d'opinió que, durant la primera meitat del segle XIX es concretaria en un impuls com no l'havia hagut fins aleshores de revaloritzar l'Ebre com a via de comunicació i establir les infraestructures necessàries per convertir-lo un com més en una via de transport competitiva, amb les obres de canalització.

Per altra banda, les transformacions que s'anaven produint en matèria d'organització fiscal i en el procés de sotmetiment dels municipis a l'administració central feu que l'ajuntament perdés el control de les seves fonts d'ingressos tradicionals, els propis i els arbitris, restant així en una escalada d'endeutament de la que no sortiria durant el que quedava de centúria.

⁴⁵² ORDUÑA REBOLLO, Enrique: *Municipios y provincias. Historia de la organización territorial española* (2003). Madrid. Federación española de municipios y provincias. 459-462

4.6. Discussió del capítol.

Aquest capítol ha pretès determinar alguns dels paràmetres d'anàlisi de l'economia regional de les Terres de l'Ebre al tombat entre l'antic règim i la contemporaneïtat. Defugint d'una mira excessivament centrada en la producció agrària o industrial, s'ha preferit realitzar un enquadrament de tipus comercial en el context dual, protagonitzat per una burgesia autòctona i una burgesia més capitalitzada i procedent de diversos punts del Principat que intervé en un mercat agrari que encara no tenia una sortida a gran escala dirigida a l'exportació.

El punt de partida de la conquesta del mercat per part d'aquella nova burgesia, sorgida de la menestralia urbana i d'una classe de pagesia enriquida per la transformació agrària vitivinícola fou l'arrendament del dret senyorial. Drets feudals de múltiples jurisdiccions (ordres militars –l'Ordre de Sant Joan de Jerusalem, principalment-, clergat regular i secular, Reial Patrimoni i drets municipals) foren posats a subhasta pública durant bona part del s. XVIII i el primer terç del segle XIX per uns preus assequibles per a una burgesia ben capitalitzada i capaç d'organitzar entramats logístics i empresarials amb els que convertir aquella renda agrària en capital mercaderia que seria exportada a aquells mercats on tingués un preu més lucratiu.

L'estudi de cassos que aquí s'ha efectuat ens ha permès conèixer de primera mà les dificultats del model. Mentre les adquisicions dels drets es feia en períodes majoritàriament d'entre 3 i 5 anys i a un preu fix, els rendiments estaven, lògicament, vertebrats per campanyes anuals (seguint el calendari agrícola de cada zona) i amb unes fortíssimes oscil·lacions en quant a la producció es referia. Malgrat de no disposar de sèries de comptabilitat gaire extenses, hem pogut apreciar una certa ciclicitat on les empreses podien compensar els anys de bones collites amb els anys de pèrdues dins del mateix període d'arrendaments. Això ho hem pogut constatar a partir dels contractes associatius de les companyies, amb una duració proporcional al que durava els propis arrendaments, de manera que rarament es repartien beneficis fins al final.

Eren empreses formades a partir de participacions fraccionades al capital necessari per accedir a aquells arrendaments. Aquestes fraccions se les repartien entre diferents socis (que tenien relacions familiars de divers grau), i que, a la vegada, en podien subdividir

les seves participacions amb fraccions més petites on hi tenien cabuda altres socis subordinats.

Amb el capital inicial aportat, aquestes empreses organitzaven un entramat logístic que anava des de la col·lecta de la renda fins a la seva redistribució. Aquesta es basava en la implantació d'un o varis centres on agents de la companyia (com el cas de la Companyia d'Aragó) o els propis socis s'establien per controlar i quantificar els volums de renda percebuda. A partir d'aquí, empraven l'oferta de transport del territori en qüestió per portar al port marítim més pròxim les produccions.

És just en aquesta fase on intervenia la burgesia autòctona. Ja sigui a través de petites empreses familiars de llaguters, o mitjançant comerciants que realitzaven pel seu compte aquella mateixa tasca, però a una escala més reduïda, els comerciants de les Terres de l'Ebre es feren un lloc en aquell incipient sector oferint els seus serveis a les necessitats d'aquelles grans companyies. Empraren el coneixement del territori per acomodar les activitats de les companyies foranies als paràmetres jurídics de la regió, especialment en allò a que la fiscalitat es referia. Hem analitzat els diferents graus de vinculació que s'ha pogut identificar entre la burgesia autòctona i les companyies comercials, fins al punt de veure un model de gestió a distància, com la de la Companyia d'Aragó, a un d'intervenció directa i de primera mà sobre el territori, com és el cas de Fidel Moragas, amb una relació més igualitària amb els comerciants i productors de les Terres de l'Ebre.

En quant als perfils econòmics dels comerciants autòctons, podem afirmar que eren la imatge de l'adaptació a l'economia real del territori. Front un context eminentment agrari i encara poc especialitzat, la burgesia comercial del territori presentava un model d'inversió molt diversificat, amb intervenció en els mercats de compra-venda de productes agraris i bestiar, participacions de capital-risc a bancs i asseguradores, i inversions en expedicions comercials a ultramar. Així mateix, una característica fonamental era la baixa proporció de capital circulant sobre el total, on la liquiditat era invertida en l'adquisició de propietats immobiliàries, especialment rústiques, però també urbanes, tot participant de la possibilitat d'obtenir els establiments del Reial Patrimoni i ocupar illes de l'Ebre i territori verge de les partides rurals del Delta de l'Ebre. Aquesta postura, si bé consolida i estabilitza l'actiu d'una família, si que la limita a l'hora de realitzar inversions de tipus comercial o industrial, de més risc però

que hagués tingut uns efectes més positius de cara a la dinamització de l'economia regional. Aquest és el buit que colonitzarà el capital comercial de la resta de Catalunya, i, del qual la burgesia local en participarà activament com a clients.

Finalment, s'ha abordat extensament els arrendaments de rendes de les altres jurisdiccions, fent esment al reial nové i el delme de les cases excusades, fraccions pròpies del rei en una renda de percepció majoritàriament eclesiàstica, els arrendaments dels drets del Reial Patrimoni, posant especial èmfasi en l'evolució dels preus per comparar-ho amb l'anàlisi que feu Pierre Vilar de les mateixes rendes a escala catalana, i, en tercer lloc, els arrendaments dels drets municipals per tal d'encabir a l'anàlisi interpretacions de la realitat fiscal municipal, i l'impacte dels mateixos sobre l'economia regional.

De l'estudi de la percepció del Reial Novè no hem extret conclusions gaire diferents a les ja abordades sobre els arrendaments senyorials de la religió de Sant Joan o de les rendes del Duc de Medinaceli, tot i que el fet de realitzar-se a una escala supraregional ens ha permès visualitzar com una companyia es pot adaptar a un territori tant extens com era el del Bisbat de Tortosa a la primera dècada del s. XIX. Amb els drets de percepció de la novena decimal i dels delmes de les cases excusades adquirits per Fidel Moragas i Cia hem vist com aquest subarrendà una part del territori a una altra companyia, a Pablo Nadal i Cia i com organitzà una extensa xarxa de col·lectors, originaris de cada territori per a que, en el seu nom, percebessin aquelles rendes segons usos i costums de cada parròquia. La descentralització empresarial fou, per tant, un factor de primer ordre per adaptar un context d'enormes disparitats regionals a un model capitalista que persegueix la uniformització de la gestió com a garantia de viabilitat econòmica.

Pel que fa a les rendes del Reial Patrimoni, hem constatat una certa debilitat en quant a les rendes percebudes, en comparació a les de la resta de Catalunya. Això es deu a que, per un costat, la lleuda, l'impost duaner i portuari era percebut de manera conjunta amb la resta de lleudes portuàries del Principat, i en un segon terme, l'evolució històrica de la ciutat i el seu dret consuetudinari va comportar nombroses transferències jurisdiccionals entre els diferents senyorius del territori, restant en mans del Reial Patrimoni, bàsicament tres, durant l'últim quart del s. XVIII i el primer terç del s. XIX: l'onzena part del peix dels estanys i llacs del Delta, tant de Tortosa com d'Amposta; el

cobrament de les rendes i censos en espècie i els monetaris de fins a 5 lliures anuals de Tortosa i Amposta, i les rendes unificades de Benifallet, inclòs el pas de la barca. A això cal afegir que bona part dels ingressos a la reial hisenda no eren pagats per via dels arrendaments, sinó que tots aquells censos superiors a cinc lliures eren liquidats directament pels propietaris útils de les terres amb contracte enfitèutic amb el monarca.

Per tot això, el volum de rendes, expressat a través dels preus d'adjudicació dels arrendaments han resultat molt inferiors als assenyalats per Vilar, encara les oscil·lacions s'adiuen perfectament a les descrites per l'autor francès. Això significa que els moviments inflacionaris derivats de la disjuntiva entre renda agrària (expressada pels preus míms i màxims als quals l'oferta i la demanda estava disposada a oferir i satisfer) i preus de mercat dels productes agraris, a les Terres de l'Ebre, s'adscriuen als models catalans, fet que ens indica que, en quant a renda agrària es refereix, Catalunya ja havia assolit una certa homogeneïtzació en les magnituds macroeconòmiques, fins i tot en ubicacions tant perifèriques a la capital del Principat com és la comarca de Tortosa. A això també ha influït en gran mesura el fet que les subhastes es produïssin a Barcelona i amb participació barcelonina amb proporcions força similars a les de les adjudicacions dels drets de la resta de Catalunya.

Finalment, quant als arrendaments municipals, malgrat les dificultats generades per la falta de documentació, hem pogut observar com aquest fou un espai especulatiu reservat a l'oligarquia regional. Eren impostos de nomenclatura arcaïtzant, que sovint solapava espais de fiscalització amb altres drets, com era el cas de l'imperiatge amb la lleuda i que tenien una orientació clarament comercial. La major part d'elles incidien sobre el transport, la producció i l'intercanvi de béns i serveis. Els models d'adjudicació, per falta de documentació, no queden tant clars com al Reial Patrimoni, encara que creiem que es tractava d'un mercat força opac i clientelar.

Aquests, segurament foren els impostos amb més implicació sobre l'economia regional. El fet d'encarir els intercanvis –monetaris o de bescanvi- i fiscalitzar la producció d'aquells sectors industrials i manufacturers amb més empenta i amb més valor afegit a la zona, com era la producció de sabó, provocà l'esgotament dels sector secundari ja debilitat de per sí per l'escassetat de capitals circulants de la burgesia, que com hem vist, es mostrava poc interessada en la indústria, a diferència del seu interès amb els negocis d'importació, exportació i arrendaments.

El resultat de tot plegat fou una escalada generada pel dèficit municipal i la pressió fiscal de l'economia agrària que, per altra banda, començava a denotar la crisi de la relació entre feudalisme i capitalisme a les acaballes del s. XVIII. Els sotrac polítics de finals del s. XVIII i principis del s. XIX acabaren per destruir una debilitada economia regional que havia de començar de bell nou partint des de l'agricultura i la importació de productes manufacturats a partir dels anys 40 del s. XIX.

UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI

DESENVOLUPAMENT I SUBDESENVOLUPAMENT DE LES TERRES DE L'EBRE DURANT ELS SEGLES XVIII I XIX.

Agustí Agramunt Bayerri

Dipòsit Legal: T 1625-2015

CAPÍTOL 5: CONCLUSIONS DE LA PART II.

En aquesta part s'ha realitzat un anàlisi del context industrial i comercial de la comarca de Tortosa a les acaballes de l'antic règim, tot posant èmfasi en el cas de la manufactura de seda, la fabricació de paper i, pel que fa a l'activitat comercial, a les oportunitats de negoci generades per la mobilització comercial de les rendes senyorials i l'explotació de recursos propis dels diferents senyorius.

La intencionalitat que hi ha al darrera era identificar les causes que propiciaren una orientació econòmica diferent a l'arrencada industrial que protagonitzaren altres ciutats mitjanes del Principat, sent Manresa o Reus, els exemples comparatius més coherents amb Tortosa, a jutjar per un criteri demogràfic durant la segona meitat del s. XVIII i principis del s. XIX. Tant en el cas reusenc com el manresà, el sector manufacturer que actuà de motor del creixement industrial de les respectives comarques fou la indústria sedera, la qual passà de ser una activitat manufacturera gremial, a esdevenir una altra totalment liberalitzada i oberta a les innovacions tecnològiques i empresarials que en propiciaren el seu desenvolupament. Les característiques d'aquests dos casos estan ben documentades i els foment del seu creixement són ben coneguts per la historiografia específica. Així mateix, disposem de documentació no treballada susceptible de donar respostes per al cas tortosí.

Per altra banda, hem escollit el sector paperer per poder contrastar-lo amb el destí de la manufactura de seda, doncs aquell sector, lluny de procedir d'una tradició gremial, va aparèixer a Tortosa, i als altres pols d'aquesta indústria catalans i valencians, pràcticament de vellnou, sense restriccions ni regulacions gremials i amb un fort estímul legislatiu que en propiciava la seva implantació i desenvolupament. Tenim, per tant, una manufactura vella i una manufactura nova que, arribats a la segona meitat del s. XVIII, es varen d'haver d'afrontar a les transformacions econòmiques, tecnològiques, socials i polítiques pròpies de les etapes de les revolucions liberals i la consolidació del capitalisme com a model econòmic i social preponderant. La comparació d'aquests dos rams industrials han aportat les següents conclusions:

En el cas seder tenim, des del punt de partida de l'anàlisi a la dècada dels anys 60 del s. XVIII, un context clarament regressiu. El gremi de Nostra Senyora dels Àngels de

Tortosa entre el 1760 i 1780 va veure com dequeia tant la producció absoluta de teixits com la disponibilitat dels mitjans de producció, especialment, el nombre de telers –per als que s’ha documentat una caiguda del 65%- i altres obradors encarregats del procés de transformació de la seda (filadors, torçadors, debanadors, tintorers, i teixidors dels diferents artefactes, com cintes, galons, tafetans, etc.). Aquesta regressió va propiciar que el gremi agrupés cada cop més mestres de diferents oficis, i fins i tot els botiguers d’aquests teixits, situació que es féu oficial arran de la renovació de les ordenances l’any 1778. Per contra, s’ha documentat el creixement de la filatura domèstica i rural pels pobles riberencs de l’Ebre i l’exportació de seda sense processar i filada tot cobrint una creixent demanda d’aquest producte per part de comerciants reusencs i manresans. Paral·lelament, el que hem anomenat el clúster paperer de la Catalunya meridional, integrat per la concentració de fàbriques ubicades al riu Sènia, Matarranya i a les fonts d’Alfara, varen començar a instal·lar-se fàbriques pràcticament del no-res. Entre 1759 i 1804 aparegueren a Beseit 12 fàbriques de paper, 3 a la Sènia i 1 a Alfara, nombre que s’incrementaria força cap als anys 20 del s. XIX a la Sènia i més endavant a Alfara.

Les causes que s’han apuntat per a aquestes dinàmiques contraposades són varies, i algunes d’elles d’origen comú. En primer lloc destaquem les mesures legislatives. Tant en el cas seder com en el paperer, l’estat central fomentà l’abastiment del mercat peninsular i hispanoamericà per evitar que les demandes d’aquests mercats fossin cobertes per importacions estrangeres (de França en allò referent als artefactes de seda, i d’Itàlia, pel que fa al paper) que agreugessin l’estat de les balances comercials. Així, mentre que el paper va desenvolupar-se amb relativa facilitat incentivat per l’estanc d’aquest producte, la progressiva liberalització del teixit de seda va topar amb les ordenances dels diferents gremis existents, especialment a Catalunya i València, principals focus d’aquesta manufactura. L’existència de les ordenances, malgrat el discurs oficial de garantir la qualitat dels productes, tenia com a principal funció la de garantir quotes de mercat per a tots els mestres integrants d’aquells gremis.

Aquest proteccionisme, primerament avalat per la Junta de Comerç de Catalunya, s’anà afeblint progressivament degut al desgast propiciat per la dificultat de mantenir un discurs d’aquest tipus mentre s’anaven entregant privilegis a diferents obradors per tal de produir fora del marc normatiu del respectiu gremi amb l’objectiu d’exportar-ne la producció al mercat colonial. Inicialment, s’intentà contenir aquella dinàmica amb quotes controlades de producció i d’obligada extracció portuària, però, poc a poc,

aquelles manufactures *il·legals* de seda procedents de Reus, Manresa i València inundaren el mercat tortosí incapaç, no només de produir fora de llei per exportar com ells, sinó també per protegir el seu mercat tradicional davant una competència que millorava en varietat i preu la manufactura local.

L'origen d'aquelles peces de roba eren una conjunció d'inversió de capital comercial en la millora i l'ampliació dels obradors tradicionals, de la externalització cap al treball domèstic rural del procés del filat, la proletarització de mestres teixidors no examinats pel gremi i de l'estalvi considerable amb el preu i la qualitat dels materials, sempre comprats a l'engròs.

Tortosa no va poder reunir aquests requisits, però el gremi seguia existint i tampoc va poder blindar-se de la importació d'aquelles manufactures més econòmiques. Durant l'últim terç del s. XVIII, aquelles manufactures barates arribaren al corregiment de Tortosa de la mà de comerciants forans atrets per les fires o bé foren comercialitzades per part d'alguns antics mestres teixidors que van veure, en la revenda d'aquests teixits, un negoci més lucratiu que intentar vendre els produïts per ells mateixos.

Aquesta situació desgastà profundament la cohesió interna del gremi fins al punt d'obrir-se un conflicte intern entre els que defensaven la lliure importació o la producció fora de llei de manufactures de seda i els que apostaven per lluitar obstinadament contra les importacions a través de queixes a les autoritats competents i l'acció policial, ja que, malgrat tot, la legislació vigent els emparava. La tensió anà en augment fins l'esclat d'un plet judicial a la Reial Audiència l'any 1783, la resolució del qual passà per concessions d'ambdues parts que, no obstant, no resolgueren el problema.

La situació després del plet deixà entreveure tensions que ja no desapareixerien mai, degut a la posició oligopolística que els contraventors de les ordenances havien adquirit, tant a nivell de control de preus de productes com del mercat de treball, en part també gràcies a la connivència política que es guanyaren amb l'ajuntament borbònic i el corregidor. Això obligà a alguns dels mestres de l'altre bàndol a emigrar de Tortosa per poder continuar treballant del seu ofici. El gremi, a banda d'una comunitat d'individus del mateix ofici, també deixà de ser un front civil a nivell polític, com ho continuà sent, per exemple, el de pagesos, qui va constituir-se com la principal oposició contra els abusos del corregidor i els de les elits terratinents. Passada la Guerra del Francès, la manufactura de seda havia desaparegut completament.

El sector paperer, malgrat emergir, tampoc es pot dir que ho feu exempt de dificultats, especialment en allò referent al lliure accés als mitjans de producció, especialment l'aigua. La indústria paperera necessitava un accés constant a un flux d'aigua, no només amb la suficient energia cinètica per poder accionar les piles del trinxat del drap i les soles, sinó també que aquesta fos el suficientment neta per tal d'aconseguir el paper el més blanc possible. Això només seria possible de comptar amb aigua de brollador canalitzada, que en el cas estudiat d'Alfara, era propietat del capítol de canonges de la ciutat de Tortosa.

Des del s. XIII, aquesta institució eclesiàstica regentava un dels complexos moliners més importants de la regió, i per donació comtal, les aigües de brollador d'Alfara li corresponien sota règim privatiu. Arribats a mitjans del s. XVIII, la pressió agrícola intensificà l'accés il·legal de la població sobre aquelles canalitzacions, i a partir del 1764, s'hi afegí la primera fàbrica paperera. Els plets que això comportà entre les diferents parts implicades, despertà l'interès del Reial Patrimoni, qui es fixà amb la peculiar situació d'accés a les aigües que tenia aquella regió, i sobre la qual volia aplicar la seva potestat com a senyor eminent sobre les aigües fluvials de Catalunya, i en conseqüència, realitzar establiments i cobrar-ne censos anuals. Així, i fins al 1827, moment en que el Capítol deixà de ser una facció bel·ligerant sobre aquesta qüestió, s'obrí un debat constant a tres parts al·legant, els uns, l'accés privatiu a les aigües per als seus molins, els altres, intentant esgrimir el dret a accedir lliurement a les aigües reconegut pel codi jurídic dels costums de Tortosa als seus ciutadans; i finalment, el rei, qui per primera vegada intentava obtenir rendes de les aigües de brollador de les muntanyes dels Ports.

La superació dels conflictes jurisdiccionals proporciona, de la mateixa manera que havia succeït a la Sénia, les condicions de seguretat jurídica idònies per a que es produeixi el desplegament industrial. La Sénia i Beseit resolgueren aquestes qüestions abans, fet que els capacità per aprofitar millor l'empenta que el sector havia reduït per part de l'estat, però Alfara es va haver d'esperar fins mitjans segle XIX per incrementar el nombre de fàbriques.

L'altre gran handicap era la mà d'obra qualificada. En el cas de la seda, això no resultà pas un problema. Existia la tradició de la filatura domèstica i de mestres teixidors, de fet, en van acabar sobrant. Hem documentat casos de bandejament d'alguns mestres,

que acudiren a la Junta de Comerç de Catalunya, tot acusant a alguns companys dels seu gremi d'evitar que ells poguessin comprar seda torçada com a forma de represàlia per posicionar-se contra els seus interessos durant el plet. Alguns mestres seders emigraren per treballar a altres ciutats catalanes. Una notícia aïllada sobre un episodi d'aquesta mena ens ha portat a indagar si aquell fou un episodi puntual o esdevingué un fenomen generalitzat. Malgrat cercar l'origen dels mestres seders de Reus i Manresa, no hem pogut verificar aquella hipòtesi. En el cas de la indústria paperera sí que hem documentat casos de mobilitat professional. La inexistència de mà d'obra amb coneixements tècnics per realitzar aquesta tasca, no només condicionà un efecte crida vers a mestres paperers d'altres centres, sinó que determinà en bona part el model d'explotació i organització empresarial de les fàbriques. Els mestres paperers emigraven quan es donava la doble situació de que al seu lloc d'origen ja no hi havia llocs de feina, i a la vegada, hi havia l'efecte crida de mà d'obra especialitzada a un altre indret. Amb el temps la situació es reproduïa quan amb el contacte amb els mestres nouvinguts i l'experiència adquirida tornava a esdevenir un excés de mà d'obra que acabava tornant a emigrar. En els casos coneguts, hem observat famílies papereres de la Riba o dels pobles de l'Anoia que feren cap primer a Beseit o la Sénia amb les seves famílies, i després s'instal·laren a Alfara. Quan hem estat capaços de conèixer el nombre de mobilitats, hem pogut identificar l'àrea industrial paperera d'Alfara com un nucli de segona i tercera generació.

Fixem-nos ara amb el capital comercial. A Manresa i Reus, els subjectes que forçaren l'abandonament de les regulacions gremials i organitzaren un sistema proletaritzat de producció eren comerciants que invertiren en adquirir els mitjans de producció necessaris per exportar artefactes de seda cap al mercat protegit. Aquests foren els sectors socials que inestabilitzaren els respectius gremis. Aquest sector comercial, al moment de crisi del gremi estudiat, no s'havia interessat pas per transformar la producció sedera. Aquesta disparitat ens ha portat a interessar-nos pel comportament del sector comercial a les Terres de l'Ebre.

El model de negoci bàsic del comerç de productes agraris a Catalunya s'articulava a partir del sistema d'arrendaments de les rendes senyorials. S'ha realitzat una aproximació a diferents jurisdiccions que obtenien rendes a l'àrea de l'antic corregiment de Tortosa: l'ordre de l'Hospital, el Reial Patrimoni, el capítol de canonges i els municipis. Havent examinat diferents arrendaments i els respectius models

d'adjudicació dels mateixos, hem pogut demostrar com aquells arrendaments que suposaven un major volum de rendes quedà fora de l'abast de la burgesia regional, incapàs de competir amb licitants d'altres indrets de Catalunya i amb un poder adquisitiu superior, la Companyia d'Aragó, per exemple.

Aquesta evidència obligà a mantenir una posició de subeditació dels seus interessos als de les grans companyies que s'havien fet amb els arrendaments i on els models de relació amb les quals seguien diferents graus de dependència o integració. A partir de l'estudi de diferents casos, hem pogut determinar que la classe comercial ebrenc es convertí amb part de l'engranatge logístic que possibilitava l'extracció de la renda feudal, però en cap cas aquests col·lectius de mercaders i patrons de vaixell arribaren a acumular volums de capital considerables per ser invertits en indústria. A més a més, la seva posició de subeditació resultava suficientment còmoda per perdre l'interès en la inversió i les activitats de risc.

Durant bona part del s. XVIII, malgrat no haver un sector secundari galopant, l'activitat comercial a la ribera de l'Ebre era considerable i constant. Tanmateix, aquesta començà a decaure a les acaballes del s. XVIII, durant el període de crisi de la renda senyorial que convertí aquell model de negoci en una activitat progressivament menys lucrativa. Aquest procés anà acompanyat per una crisi fiscal i institucional de la ciutat de Tortosa, els ingressos de la qual depenien en gran mesura de les càrregues fiscals sobre el transport de mercaderia. La davallada dels ingressos provocà un enduriment de la pressió fiscal que, a la vegada, accelerà el procés d'estrangulament del comerç. Pràcticament res d'aquell model de negoci sobrevisqué a les turbulències de la Guerra del Francès i la Primera Guerra Carlina.

A banda de la classe terratinent i rendista que mai deixà d'estar present a la ciutat, els únics sectors socials econòmicament dinàmics que restaren a Tortosa foren els patrons de vaixell, els marxants de productes agraris i un nou i emergent sector comercial: els botiguers importadors de teixits. Al mateix ritme que el sector tèxtil cotoner català creixia i es consolidava, arribaren a Tortosa famílies que obriren botiga i venien teixit de cotó al mercat de la ciutat, el qual mai deixà de ser un punt de venda de tots els productes agraris de la regió circumdant, tant sudcatalana, com sudaragonesa o nordvalenciana.

Aquests col·lectius amb capital circulant disponible foren els protagonistes de les noves iniciatives industrials que aparegueren a la ciutat a partir de mitjans s. XIX. En aquesta primera part de tesi, aquest desvetllament, únicament ha estat visible a partir de

l'aparició i l'evolució de l'antiga i les noves fàbriques de paper a Alfara. La supervivència de la fàbrica de Navàs, la més important i única durant la segona meitat del s. XVIII i la primera del s. XIX canvià de titularitat i entrà a formar part d'un col·lectiu d'inversos tortosins, els Delsors.

La resta de fàbriques sorgiren a partir de la voluntat de crear noves fàbriques per part dels propis mestres paperers d'Alfara i d'alguns propietaris que disposaven de terres i brolladors d'aigua susceptibles de ser aprofitats per a aquest sector. Els requeriments de crèdit per construir les noves fàbriques o actualitzar-ne les instal·lacions atragueren l'atenció d'inversors que acabaren per comprar part de les noves fàbriques. Sorgí doncs un entramat inversor i industrial que va sobreviure entre els anys 60 i els anys 80 del s. XIX, quan les fàbriques papereres no foren capaces de continuar actualitzant-se tecnològicament.

PART III:

LES TRANSFORMACIONS DEL SEGLE. XIX.

UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI

DESENVOLUPAMENT I SUBDESENVOLUPAMENT DE LES TERRES DE L'EBRE DURANT ELS SEGLES XVIII I XIX.

Agustí Agramunt Bayerri

Dipòsit Legal: T 1625-2015

CAPÍTOL 6: PRESENTACIÓ I FONTS EMPRADES PER A L'ELABORACIÓ DE LA PART III

Al llarg d'aquesta tercera part, ens situarem a mitjans del s. XIX. El convuls primer terç del s. XIX havia pràcticament liquidat el model d'indústria de transformació i explotació dels recursos naturals que havia imperat al territori de Tortosa durant la segona meitat del s. XVIII, així com els fluxos comercials tradicionals dels quals la ciutat de Tortosa sempre s'havia nodrit. A més, els canvis administratius i els diferents models de govern local, regional i estatal havien deixat les arques públiques exhaurides sense haver estat capaços d'haver realitzat les millores infraestructurals que els governs il·lustrats ja projectaven com a mesures *sine qua non* per a que aquella regió intensifiqués l'agricultura, augmentés la seva població, i en conseqüència, millorés les activitats manufactureres i exportadores.

El punt de partida d'aquesta segona part ha estat, doncs, identificar quan aquelles transformacions començaren a tenir lloc i qui en fou el responsable. Hem pogut identificar fins a quatre actuacions en matèria d'infraestructura d'impacte local i regional que tingueren lloc entre 1850 i 1880. Es tracta de la construcció de la nova xarxa viària, la canalització de l'Ebre per revitalitzar la navegació fluvial, l'arribada del ferrocarril i la construcció de l'eixample urbà, encara que aquest últim s'abordarà de manera monogràfica a la tercer i última part.

Amb aquestes tres primeres apostes, per a les quals va ser necessari la inversió externa al territori, es féu l'enèsim intent de retornar a la ciutat de Tortosa una centralitat regional i logística que havia estat la clau de volta de tota l'estructura econòmica durant l'antic règim, i a la vegada, es pretenia fer possible la intensificació de l'agricultura a la plana deltaica despoblada, projecte que portava molts anys a l'agenda fisiocràtica dels governs il·lustrats, tant locals com estatals. Òbviament, es tractava d'onades d'inversió públiques i privats on el paper de l'Ajuntament de Tortosa fou el de gestor per a que aquelles actuacions, relacionades amb interessos privats i de rendibilitat pública a nivell nacional, es realitzessin d'acord amb els interessos de les classes representades al consistori tortosí.

Abordant els processos de construcció i els resultats de la seva explotació analitzarem el grau d'intervenció de l'esfera locals sobre els nuclis de presa de decisió i s'avaluarà fins

a quin punt la recepta il·lustrada per al desenvolupament econòmic del sud de Catalunya resultà encertada o no.

De manera simultània a l'execució de les infraestructures, hem detectat igualment un canvi substancial en l'activitat industrial, la qual ja s'havia perfilat en l'anterior part amb l'aparició de noves fàbriques papereres a Alfara de Carles durant la dècada dels anys 60 del s. XIX. Aquest nou impuls, tanmateix, retornà el protagonisme industrial a l'espai urbà el qual va saber aprofitar la millora de les comunicacions i la demanda de productes i serveis que la construcció propiciava. Així, en aquell context, aparegué el sector metal·lúrgic i, amb la implantació de l'arròs al delta, aparegué un sector moliner renovat, una indústria tecnològicament modernitzada i que apostà per les dues grans fonts d'energia majoritàries a la indústria de Catalunya: la hidromecànica amb la implantació de la turbina i la de vapor. A més, de la mateixa manera que bona part d'aquella producció aniria dirigida a l'exportació, especialment cap als grans centres de demanda agroalimentària, com era Barcelona, el sector industrial fou progressivament colonitzat per capital no autòcton. Primer, a les dècades centrals del s. XIX, aparegueren famílies foranes vinculades la comercialització del tèxtil, i després, a partir dels anys 70 i 80, ja feren acte de presència grans inversors com la el José Pons i Enrich, industrial tèxtil barceloní qui fou el principal impulsor de la fàbrica més gran que fins aleshores havia tingut mai Tortosa. A partir d'aquests exemples analitzarem l'evolució interna pròpia d'algunes empreses i s'extrauran conclusions sobre quines eren les debilitats o fortaleces d'aquest renovat sector secundari que va implantar-se sobre el territori durant la segona meitat del s. XIX.

Les fonts emprades disten considerablement en funció de si ens referim a la construcció de les infraestructures, de quan es fixem en l'estudi de les indústries, per això, en quant a les fonts, ho separarem clarament.

A) Les infraestructures.

Pel que fa a les infraestructures, s'ha emprat tres tipologies de fonts: les fonts cartogràfiques, la documentació editada i la documentació d'arxiu. Pel que fa a la cartografia, aquesta ha resultat imprescindible per a la comprensió de les continuïtats i ruptures de l'estructura viària al llarg del temps. Hem emprat l'atlas per corregiments,

en aquest cas, el del corregiment de Tortosa, del Comte de Darnius (1716), *l'Atlas de España y sus posesiones de ultramar* (1858) de Francisco de Coello, concretament la làmina de la província de Tarragona, obra que complementava el *Diccionario* de Madoz i finalment el detall de les vies d'entrada a la ciutat de Tortosa que apareixen representades en el plànol militar de Camilo Vacani del 1810. Malgrat que aquestes fonts són les més visuals, els traçats viaris també es podien resseguir a través d'altres fonts com els diaris de viatges i els prontuaris, que hem agrupat en el bloc de documentació editada.

La documentació editada, compren diaris de viatges i prontuaris, diccionaris i enciclopèdies, revistes i anuaris, fulletons i memòries o decrets publicades per diferents institucions o organismes.

Els viatges i prontuaris són diaris de viatgers que explicaven les característiques i curiositats dels camins i indrets per on transitaven. Destacaríem aquí, en primer lloc els apunts apareguts sobre Catalunya a l'obra del geògraf musulmà al-Idrisi *El goig d'aquell qui s'apassiona per viatjar arreu del món* (1153-1154), escrita per encàrrec del rei normand de Sicília Roger II. Lògicament, els apunts anotats procedeixen de les traduccions i interpretacions realitzades per historiadors i filòlegs estudionosos de l'Al-Àndalus medieval, als qui citarem degudament. Per altra banda, destaca el ja esmentat *Viatge per Catalunya al 1775* de Henry Swinbourne. Són fonts riques en detalls, però la informació es limita al seu recorregut, que no té perquè seguir el traçat habitual o recomanat per anar entre un punt A i un punt B. Aquesta informació es troba més detallada als prontuaris. Els prontuaris eren publicacions força comunes dins l'estament militar, doncs tenien l'objectiu d'enumerar el traçat dels principals corredors de mitja i curta distància, així com la distància comptabilitzada amb unitats mètriques i temporals. D'aquestes fonts, s'han emprat el *Itinerario español o guia de caminos* (1767) i el *Prontuario de la mayor parte de los caminos y veredas del Principado de Cataluña, con los pueblos y posadas situados en sus carretreas* de Pere Serra i Bosch de 1814. Finalment, s'han emprat la *Descripción topogràfica [...] de la província de Tarragona* de José Criviller, un dels pares de la limitació geogràfica de la província meridional catalana.

Pel que fa als diccionaris i enciclopèdies, han resultat útils com a compendis descriptius i estadístics que, no s'haguessin pogut aconseguir donada la important pèrdua documental d'aquest període a l'actual comarca del Baix Ebre. Així, destacarem el

capítol sobre Tortosa del *Discurso* de Jaume de Caresmar (1780), els articles sobre Barcelona, Tarragona, Cartagena i Tortosa editats pel *Diccionario* de Pascual Madoz (1845) i els articles de Tarragona i Tortosa del *Diccionario* de Riera y Sanz (1886). En quant a publicacions de caire estadístic, s'han emprat diferents edicions de les *Memoria sobre el progreso de las obras públicas en España*, editades pel Ministerio de Fomento anualment o, en edicions específiques sobre el ferrocarril, trianualment; també s'ha consultat la sèrie 1847-1879 de la *Estadística general del comercio de cabotaje en los puertos de la Península e Islas Baleares*, editada per la Dirección General de Aduanas i que ens ha servit per quantificar l'evolució de la navegació fluvial a partir de les xifres del port de Tortosa. Altres publicacions de caràcter oficial que han resultat d'utilitat han estat el *Boletín del Ministerio de Fomento*, la *Gaceta de Madrid* o *La colección legislativa de España*, l'edició online de la qual ens n'ha afavorit la consulta.

En aquesta línia, han estat ressenyable la contribució a la recerca sobre la construcció de les infraestructures la publicació, des del 1853 i encara avui vigent, *Revista de Obras Públicas*, revista degana del *Real Cuerpo de Ingenieros de caminos, canales y puertos*, col·lectiu amb una importància cabdal en la història de les infraestructures de l'estat espanyol.

Els informes puntuals editats per sectors públics i privats ens ha donat una perspectiva parcial i ens ha possibilitat percebre les diferents faccions amb veu pròpia en allò referent a les pugnes en matèria d'infraestructures i gestió dels recursos públics. Destacaríem en aquest àmbit els memorials que féu la Junta de Carreteras de Cataluña, com ara la *Reseña de las operaciones de la Junta delegada de carreteras* (1851) i el *Vindicación de la Junta de carreteras de Cataluña* (1869) o *La exposición al Ilmo. Director General de Obras Públicas por la Sociedad de FFCC de Almansa-Valencia y Tarragona sobre el proyecto formado por el ingeniero jefe* (1864)

Finalment, quant a premsa especialitzava, s'ha consultat la *Gaceta de los caminos de hierro* i la sèrie més curta, *Revista peninsular-ultramarina de caminos de hierro*.

Pel que fa a la documentació d'arxiu, classificarem el contingut segons ubicació i contingut. Començant pels arxius estatals, al AHN hem localitzat, al fons *Consejos*, l'avantprojecte de comunicacions terrestres de Catalunya de Blas de Aranza i Pedro Ceballos (1805) i del fons de *Obras públicas*, ens ha resultat interessant els informes de *El estado de las carreteras*, a través del qual els caps dels enginyers de cada província

informaven de l'estat de les obres, els treballadors que les executaven i l'organigrama funcional de treball. De l'ACA, destaca, en primer lloc, el fons de la *Comandancia de Ingenieros del Ejército*, on es troben els informes que les autoritats militars elaboraven periòdicament sobre qualsevol infraestructura, de titularitat pública o privada, que pogués afectar el pla de defensa d'un territori o ciutat, sent el cas de Tortosa especialment interessant per tractar des d'aquest fons degut a la seva condició de plaça forta. En un segon terme, del fons de la Batllia moderna del Reial Patrimoni, al mateix arxiu, hem consultat els registres d'establiments, doncs, a Tortosa, era el rei qui establia l'explotació d'hostals i estafetes de carretera.

En aquest apartat, els arxius de jurisdicció provincial han guanyat força protagonisme. Començant per l'Arxiu Històric de la Diputació de Tarragona, en endavant AHDT, aquest arxiu conserva el fons d'obres públiques on hi resta la documentació derivada de la gestió, a escala provincial, dels diferents plans de carreteres (primera, segona i tercera categoria) concebuts, primer, per la Junta de Carreteres de Catalunya, de la qual, la diputació de Tarragona n'era una de les quatre diputacions que la integraven, i l'Estat Central, després. S'ha treballat el pla de camins veïnals, els pla de camins provincials, els múltiples informes dels enginyers de camins, els estats econòmics i d'inversió i els lligats compostos per les cartes remeses entre els ajuntaments i la Diputació en allò referent en aquesta matèria. A més a més, aquesta arxiu té la sèrie més completa del *Boletín Oficial de la Provincia de Tarragona* (BOPT), parcialment indexat per matèries.

Pel que fa a l'AHT, s'ha consultat el fons de la Cambra Agrària, la qual assumí les funcions de Foment a escala provincial. Disposa d'informes sobre múltiples matèries, des de camins, passant per ports, duanes i usos d'aigua. Per altra banda, al fons Moragas es conserva part de les gestions personals de Fidel Moragas per a la construcció de la carretera de Lleida a Tarragona, projecte estretament vinculat al ja esmentat *plan de caminos* de Aranza i Ceballos conservat a l'AHN.

La documentació de caràcter municipal l'hem extret de quatre arxius diferents: per un costat, hi ha l'Arxiu Històric de la ciutat de Barcelona (AHCB), concretament el fons comercial on es troba el llibre de comptes del llagut Palemón, companyia que em pres com un referent de la gestió i el model de negoci de la navegació tradicional a vela, en contraposició del model de negoci de la navegació a vapor que la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre intentà imposar. En segon lloc, trobem la documentació de Reus,

conservada a l'AHCBBC , concretament del fons d'obres i infraestructura; aquí hi ha els expedients de la primera fase de negociacions entre Reus i el Marqués de Campo per la construcció de la línia litoral mediterrània de ferrocarril. Documentació similar la trobem al fons registre general, ferrocarrils de l'Arxiu Històric de la ciutat de Tarragona (en endavant AHCT) on es troba el debat intermunicipal sobre la decisió que havia de determinar el traçat interior o litoral de la línia en el tram que creuava el camp de Tarragona. Finalment, a l'AHCTE, al fons de l'ajuntament de Tortosa, hem trobat els diferents expedients de la comissió municipal encarregada del traçat de la negociació i les gestions a Madrid per a que el pont sobre l'Ebre de la línia de la AVT s'ubiqués a Tortosa. Aquesta documentació ha estat l'eix sobre el que ha pivotat el relat del capítol dedicat a la implantació ferroviària a la capital del Baix Ebre.

Finalment, pel que fa als arxius privats, se n'han consultat dos: en primer lloc, destaca l'Arxiu de la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre (ARCCE). Aquest fons es troben els expedients i llibres propis de l'administració a Tortosa de la Companyia. N'hem treballat els expedients sobre l'adquisició de material de navegació, les cartes sobre negociació de contractes i còpies de protocols notariaus, els expedients dels seus socis i clients i els rendiments econòmics del pas de les rescloses. I en segon lloc, hem consultat l'expedient del projecte inicial de la línia ferroviària entre València i Tarragona, conservat al Archivo Histórico Ferroviário, ubicat a Madrid, a l'antiga estación de Las Delicias.

B) Indústries i empreses.

Per a aquest capítol s'han emprat dos tipologies de fons: la documentació editada i les fonts arxivístiques.

Pel que fa a les primeres, s'ha emprat fons cartogràfiques i hemerogràfiques on hi ha representades litografies i publicitat de les diferents empreses tractades. Destaquem en aquest àmbit, l'anuari de Viñas y Campí *El indicador de España y sus posesiones de ultramar*, concretament l'edició del 1867, conservat a la Biblioteca de Catalunya (BC), i, a l'AHCTE, el fons hemerogràfic i cartogràfic, concretament el diari tortosí *El correo de las familias*, i el *Plano industrial y comercial de Tortosa*, traçat per l'arquitecte Victor Beltri (1890).

Per altra banda, s'ha consultat el *Diario de sesiones del Congreso de los Diputados* (en format digital), la *Estadística de Barcelona* de Laureà Figuerola (1849), diferents articles publicats als anys 30 de la revista tortosina *La Zuda*, i l'obra de Gabriel Gironi *Manual del molinero*. Aquesta obra ens ha aportat la informació necessària per intepretar les descripcions mecàniques que ens hem trobat a la documentació en allò referent a les fàbriques de farina.

En segon lloc, hi ha les fonts arxivístiques. Per a aquest capítol ha estat bàsica la documentació notarial, especialment la tortosina, conservada a l'AHCTE, però també la de Barcelona, situada a l'Arxiu Històric de Protocols notariais de Barcelona (AHPNB) i la de Tarragona (AHT), concretament el notari Folch, qui registrava les transaccions immobiliàries procedents de la desamortització.

De l'Arxiu de la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre, s'han recuperat els expedients de les negociacions per a la cessió d'aigua canalitzada com a força motriu, especialment per als salts d'aigua de Jesús i Amposta. Aquests expedients estan compostats majoritàriament per cartes intercanviades entre el client i la Junta Directiva, però també s'hi troben esborranys de contractes, expedients d'execució judicial i alguns plànols sobre els artefactes instal·lats.

I finalment, de l'Arxiu Nacional de Catalunya (ANC) s'ha consultat el fons personal de Ca N'Aguilera de Piera, ja que una rama cabalera d'aquesta família estava emparentada amb la família aristocràtica tortosina dels Aiguavives, socis capitalistes d'un dels molins instal·lats. Gràcies a aquest fons personal, hem pogut accedir a les valoracions i debats interns que tenien els soci en quant a desicions referents a la renovació tecnològica de les instal·lacions fabrils.

CAPÍTOL 7: LA PROJECCIÓ VIÀRIA I EL NOU MARC TERRITORIAL DE TORTOSA.

7.1. Introducció. Les lectures d'una carretera.

Un dels aspectes fonamentals de cara a abordar i comprendre l'encaix territorial de les Terres de l'Ebre, i especialment de la comarca de Tortosa en el context decimonònic català és analitzar-ne l'encaix a la xarxa viària.⁴⁵³ L'entramat viari és una expressió física de les múltiples iniciatives que l'estat liberal emprengué de cara articular les economies regionals en benefici del comerç, de la indústria i en última instància del sempre fràgil erari públic.

Per això, analitzar els processos de construcció de la infraestructura viària a la regió de l'Ebre, pot esdevenir un baròmetre de la capacitat i voluntat d'un territori des de múltiples punts de vista:

En primer lloc, des de la perspectiva territorial cal apuntar que les infraestructures viàries són un reflex de l'ambició d'una elit pel control econòmic sobre un hinterland. Des del nucli de població més important es projecten vies que estimulen la evacuació de la producció agrícola o industrial de la seva perifèria i converteixen la ciutat en el punt de mercat i d'oferta de serveis de la regió. A la vegada, les regions s'articulen entre si teixint un seguit de sinèrgies de tipus econòmic (especialitzacions regionals complementàries), socials (mobilitat de població i intercanvi de coneixement) i polític (les divisions administratives i la jerarquització dels organismes de poder) que reforcen o debiliten els nexes tradicionalment existents entre diferents espais territorials.

Una segona lectura que es podria fer sobre les infraestructures viàries és l'avaluació de la disponibilitat de recursos de l'administració pública, a qualsevol escala. Admetent

⁴⁵³ *Toda vía es una travesía de un territorio al que sirve y en el que se inserta modificándolo.* Així defineixen la funcionalitat integradora i jerarquitzadora de territoris que tenen les carreteres. Segons MENÉNDEZ, José Ramón; SORIA, Arturo: "El territorio como artificio cultural. Corografía histórica del Norte de la Península Ibérica" a *Ciudad y Territorio. Estudios territoriales*, 99, vol II. Primavera 1994. p. 71-72, existeixen vies que comuniquen diferents centres, i vies que comuniquen centres amb la seva zona d'influència. En aquest segon cas, les vies canalitzen les relacions entre un centre de poder i el seu espai que cau sota la seva jurisdicció.

com a punt de partida que els recursos existents per emprendre obres d'elevat cost com són les carreteres són normalment escassos, caldrà tenir en compte que la inversió en aquesta matèria dependrà normalment de la perspectiva d'amortització a curt o mitjà termini. Tan si es tracta d'iniciatives públiques com privades, la potencialitat d'un territori per a amortitzar aquella inversió serà un factor decisiu a l'hora d'aprovar projectes de carreteres. La infraestructura viària per ella sola no crea activitat econòmica, però la fomenta i desenvolupa allí on n'hi ha a priori, i pot potenciar la seva instal·lació a posteriori.

I en tercer lloc, cal tenir en compte que les infraestructures mesuren el múscul polític d'una regió. Malauradament, les perspectives econòmiques no expliquen per elles soles la totalitat de les inversions realitzades per una determinada administració. Sovint hi juga un paper clau la capacitat d'influència política dels diputats del mateix territori en els òrgans i instàncies decisòries, sent en el cas de les carreteres, la Diputació provincial. Les infraestructures viàries, tant abans com ara, són un mitjà d'aplicar polítiques de compensació o cohesió territorial, i per tant, en l'obtenció d'inversions en carreteres hi juga un paper important l'habilitat dels representants territorials en una administració per influir en les decisions i els rànquings de prioritat per a la inversió dels pressupostos de foment.

A través d'aquestes tres lectures es pretén realitzar una aproximació diferent a la pregunta general del treball relacionada amb les causes del subdesenvolupament econòmic regional a les Terres de l'Ebre durant el s. XIX, tot cercant en la cronologia de la construcció de les infraestructures i la seva trajectòria històrica, una possible causa de la pèrdua de hinterland, i per tant, una reducció de la quota de mercat territorial front la potencialitat i la diversificació del mercat de Reus i l'atracció logística del port de Tarragona, que feren que Tortosa perdés l'espai de mercat tradicional de la Ribera d'Ebre i la Terra Alta; tot plegat en un moment en que els pols d'atracció comercial s'estaven redefinint arran de la modernització dels mitjans de transport.

Es tracta, doncs, d'analitzar si la modernització de la xarxa de carreteres fou un reflex o una actualització de la nova situació econòmica i geoestratègica a Catalunya, i si aquesta constituï una evidència tangible de la progressiva *periferització* del sud de Catalunya. Això és una degradació simultània del rang administratiu i el pes econòmic que havia tingut durant les centúries precedents, encara que el pes estratègic i militar es

mantingué pràcticament intacte degut a l'emplaçament de la ciutat de Tortosa i la conflictivitat política que el seu territori perifèric registrà, especialment, durant la primera meitat del s. XIX. Aquesta dicotomia, lluny d'oferir avantatges, dificultà enormement la modernització de la comarca de Tortosa

A priori, comptem amb estudis similars, tant a nivell internacional, com general de l'estat espanyol, a nivell regional català, i a escala local, com és el cas de Barcelona.⁴⁵⁴ Serà a partir d'aquest últim exemple, a partir del qual plantejem l'estructura conceptual i metodològica del capítol. El plantejament d'aquesta autora en el seu estudi de la formació de la xarxa de carreteres de la regió barcelonina ens ha aportat un marc teòric sòlit capaç de sustentar la idea que l'estudi de la xarxa viària pot resultar una aproximació històrica eficaç per assolir part dels objectius de la present tesi doctoral: entendre el posicionament del territori de l'Ebre en el marc canviant de l'economia catalana durant l'adveniment del liberalisme. Els conceptes sobre els que es sustenta el seu treball sobre les infraestructures viàries són tres: en primer lloc destaca la planificació de l'obra. En aquest estadi es plasmaven els objectius que hi havia al darrere de la construcció d'aquella infraestructura i les expectatives que generava sobre els territoris afectats. En segon lloc, el procés de construcció. Aquesta fase ens verifica les dificultats reals per les que passava una construcció de la magnitud de camins i

⁴⁵⁴ Estudis sobre l'evolució del sistema de carreteres a escala internacional a l'antic règim i les experiències d'organització moderna, trobem, principalment l'obra de LEPETIT, Bernard: *Chemins du terre et voies d'eau. Réseaux de transports et organisation de l'espace en France (1740-1840)*. (1984). Paris. EHESS. On s'analitza les fases cronològiques de la modernització de les infraestructures de transport interior francès, posant de manifest els desequilibris existents entre el nord i el sud de França, així com les etapes de formació d'un mercat nacional. Pel que fa a Anglaterra, destaquem el capítol CHARTRES, John A; TURNBULL, Gerard L. : "Road Transport" a ALDCROFT, Derek; FREEMAN, Michael: *Transport in the Industrial Revolution* (1983). Manchester. Manchester University Press. Des d'una perspectiva diferent, però també de manifest interès pel que fa a les qüestions de caire econòmic i autofinançament de les infraestructures viàries que es tractaran en el present capítol, cal citar ALBERT, William : *The Turnpike Road System in England : 1663-1840*. (2007). New York. Cambridge University Press. A nivell espanyol, la monografia de referència seguïm sent l'obra de SANTOS MADRAZO: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. vol I (1984). Madrid. Colegio de caminos, canales y puertos. A nivell català, Malgrat que l'obra de referència sobre la qüestió és FONT i GAROLERA, Jaume: "La formació històrica de la xarxa de carreteres a Catalunya (1761-1935)" a *Estudi General*, num 13 (1993). Girona. Universitat de Girona, per al nostre treball, almenys pel que fa al plantejament institucional, no podem obviar l'aportació de Pere Pascual i el seu estudi sobre la Junta de Carreteres de Catalunya, organització interinstitucional i una de les primeres experiències d'autogovern de les quatre províncies catalanes d'ençà el 1714. PASCUAL, Pere: "La Diputació i la modernització de la xarxa viària catalana" a DE RIQUER, Borja (dir.): *Història de la Diputació de Barcelona* . vol I (1987). Barcelona. Diputació de Barcelona. p. 142-195. Finalment, l'estudi regional en el que ens hem pres com a referència és el treball de NAVAS, Teresa: *Història de les carreteres del territori de Barcelona* (2007). Barcelona. Diputació de Barcelona.

carreteres, en un context de dificultats de finançament generalitzades. Els ritmes de construcció i la distribució geogràfica de les vies ens aportarà detalls sobre les preferències territorials dels promotors de l'obra. I finalment, destaca el concepte de la mobilitat; això és les conseqüències de l'aparició d'aquestes infraestructures i com això afecta als desplaçaments de les persones i les mercaderies dels diferents territoris.⁴⁵⁵

Metodològicament, aquest capítol s'estructurarà al voltant de dos eixos bàsics: identificació dels traçats estratègics (i la seva jerarquització) i evolució cronològica de la construcció dels mateixos, per un costat, i l'anàlisi de l'escala competencial en matèria de carreteres en cada moment, per altre. El rang cronològic abordat, malgrat que s'hi trobaran pinzellades d'èpoques pretèrites, serà bàsicament tot el segle XIX, no només per l'existència d'una major diversitat de fonts, sinó també perquè serà aquella la situació immediatament precedent a l'inici dels plans de carreteres amb un impacte generalitzat, més enllà dels projectes inacabats dels governs il·lustrats i les actuacions de manteniment i reconstrucció que realitzaven periòdicament els ajuntaments.

L'arrencada del fenomen de modernització viària al sud català s'ha situat a partir de l'actuació en matèria viària de la diputació provincial tarragonina, la qual esdevingué l'administració enllaç entre els i la Junta de Carreteres de Catalunya, primer, i amb l'administració central, a partir del *Plan General de caminos y carreteras* que es produí a partir del Reial Decret del 1848.

Les obres viàries que s'esmentaran tindran un triple grau d'impacte, la qual cosa juga a favor d'una visió més àmplia i contextualitzada del fenomen. En primer lloc analitzarem els trams de carretera reial, que exercia de grans vies de comunicació entre les diferents províncies del regne, i que per tant eren de jurisdicció del govern central. Aquestes, majoritàriament, seguiran des del s. XVIII una tendència a la distribució radial, amb escasses excepcions, entre elles la que s'abordarà aquí, i que unia el litoral mediterrani des d'antic.

⁴⁵⁵ Una bona síntesi de la seva obra, i una més clara menció a la metodologia i relació conceptual treballats al llarg de la seva tesi doctoral la trobam a NAVAS, Teresa: "Infraestructuras viarias desde la perspectiva histórica. El caso de la formación de la red de carreteras en la región de Barcelona (1761-1969)" a *Revista Transporte y territorio*, 8. 2013. pp. 27-28.

El segon grau de jurisdicció és el provincial, entès a nivell català i a nivell de la província de Tarragona a partir del 1833. Per a aquest nivell administratiu, es posà en evidència la situació perifèrica de la comarca de Tortosa, tant en la concepció centralitzada de Catalunya com en les prioritats estratègiques d'una província de Tarragona que anava a dues velocitats. La diputació provincial serà vista des de les elits comarcals de Tortosa com un espai estrany, que no és representatiu dels seus interessos i que únicament suposa l'origen d'una fiscalització per realitzar unes infraestructures que no els beneficien. Per contra, els diputats a corts pel districte seran la quinta columna del territori per influir a l'Executiu i incentivar obres que afavorissin els interessos de les elits locals, mitjançant les relacions personals, quan la institucionalització de la Diputació limitava les actuacions en aquest àmbit.

I, finalment, el tercer grau és la instància municipal. Aquí s'encabiran les primeres actuacions en matèria de carreteres, i que obeeixen a necessitats concretes relacionades amb les produccions agràries. També s'hi contemplen les iniciatives privades, com les actuacions que féu en matèria de carreteres el bisbe de Tortosa. Tanmateix, a mesura que s'avança al s. XIX, les instàncies provincials assumiran progressivament el control de tota la infraestructura viària, fins i tot a escala veïnal, en pro d'una suposada cohesió i racionalització dels recursos en funció de la necessitat i importància de cada tram viari.

Certament, la història de la construcció viària catalana, però també l'espanyola continua sent un tema orfe de la suficient diversitat d'obres de referència que permetin obtenir un mapa historiogràfic el suficientment divers com per elaborar un estat de la qüestió. Tret dels autors citats, la resta d'obres genèriques d'història econòmica d'Espanya continuen abordant el tema com *el problema dels transports*, tot fent un ràpid repàs a les iniciatives de projecció viària dels governs il·lustrats i incidint en la destrucció que la deficient xarxa de camins sofrí durant els 30 primers anys de la centúria, encara que poc o res expliquen sobre la causalitat d'aquesta situació.⁴⁵⁶

Cal dir, però, que la història de les infraestructures viàries compta amb una diversitat de punts de vista que multiplica les formes d'aproximació al tema, i que, òbviament, al llarg del present capítol, en farem referència o menció directa. Alguns dels modes

⁴⁵⁶ Un bon exemple d'aquest plantejament sintètic de l'estat dels transports per carretera el trobem a TORTELLA, Gabriel : *El desarrollo de la España contemporánea* (2011). Madrid. Alianza. 101-106.

d'aproximació a la història viària els trobem en els estudis d'història econòmica, els quals utilitzen el fenomen del transport com una manera d'aproximar-se quantitativament als moviments comercials. Els estudis des d'una perspectiva geogràfica, on es focalitza l'atenció en les infraestructures de transport com a plasmació del sistema de ciutats, la teoria sobre els llocs centrals i els sistemes d'integració regional. I finalment, es troba la història de la enginyeria, els quals incideixen en els aspectes formals o tècnics de l'obra, així com una història de caire institucional o fins i tot personal dels seus protagonistes, els enginyers. Referències a cadascun d'aquests punts de vista es veuran reflectits al llarg del present capítol.

7.2. L'herència viària de l'Antic Règim.

Al present apartat abordarem els aspectes més purament descriptius de l'organització viària del territori que ens ateny. Utilitzarem les fonts cartogràfiques i les obres d'itineraris per ordre cronològic i es contrastaran entre elles per trobar els principals elements de canvi i transformació.

7.2.1. Pervivència i transformació de la xarxa viària. Línies cronològiques generals.

Una de les principals característiques principals que tenen les infraestructures, i d'aquí la seva alta consideració social, és la seva continuïtat temporal, gràcies al seu marcat caràcter funcional i la seva condició de capital fix i difícilment reversible.⁴⁵⁷ Tant és així que la base històrica de l'estructura viària catalana arranca amb els romans, i s'arriba a la contemporaneïtat amb la plena vigència dels seus grans traçats.

Aquesta antiquíssima xarxa viària es manifesta amb dos eixos viaris principals, perpendiculars entre ells i l'existència d'alguns secundaris. Els eixos principals són l'antiga via Augusta, que comunicava el pas dels Pirineus pel pas del Portus (que no arriba als 300 metres de desnivell) amb el pas de l'Ebre per Tortosa, que posa fi al seguit de congostos que caracteritzen l'últim tram de l'Ebre. Per realitzar aquest

⁴⁵⁷ Una bona lectura interpretativa sobre la concepció ideològica i cultural de les infraestructures la podem trobar a NAVAS, Teresa: "Infraestructuras viarias desde la perspectiva histórica. El caso de la formación de la red de carreteras en la región de Barcelona (1761-1969)" a *Revista Transporte y territorio*, 8, 2013, p. 29.

recorregut de nord a sud, la calçada romana aprofitava els corredors naturals que existeixen a la zona prelitoral catalana, i que comunica, a grans trets el pla del Camp de Tarragona, la plana del Llobregat i la fossa de l'Empordà. I un cop superat el coll de Balaguer, pel sud, s'obria pas fins Tortosa on la ciutat controlava el pas de l'Ebre. El corredor perpendicular a aquest no feia més que unir la via litoral amb la vall aragonesa de l'Ebre, amb la via de Tarragona a Lleida (o Barcelona a Lleida durant l'edat mitjana i moderna). Les vies secundàries resseguien les valls fluvials per enllaçar amb les vies principals, com la via que unia les valls pirinenques amb Lleida i amb la plana de Barcelona.⁴⁵⁸

La densificació dels assentaments humans catalans durant l'edat mitjana i moderna, no fou suficient per a que la xarxa de comunicacions terrestres evolucionés qualitativament, ni tan sols per a mantenir ni millorar les restes romanes d'entramat viari. Les iniciatives eren estrictament d'abast local, i depenia de la capacitat econòmica de cada vila i de les seves necessitats concretes, de manera que no es pot definir un pla d'abast territorial ampli ni amb objectius de caire global, com havien fet els romans. Les comunicacions de gran abast es feien, per tant, per navegació marítima i, en funció de les seves possibilitats, navegació fluvial. Això explicarà la vigència durant segles de l'eix Segre-Ebre, i la supeditació de la infraestructura viària a la de la navegació fluvial.

La qüestió de les carreteres no arribarà a l'agenda política (tret d'algunes excepcions) fins al s. XVIII, quan la densificació de la perifèria peninsular féu imperatiu millorar la xarxa de camins que s'estaven usant des de l'edat mitjana per comunicar l'interior amb el litoral. El factor polític i la delimitació dels paràmetres bàsics del que havia de ser una concepció radial del poder es posaren de manifest amb el *Real Decreto para hacer caminos rectos y sólidos en España que faciliten el comercio de unas provincias a otras* del 1761 per part de l'estat de Carles III.⁴⁵⁹

Amb aquest Reial Decret, la xarxa viària arribà a l'agenda política il·lustrada, malgrat que no passarà de ser un enunciat d'intensions. Tanmateix, Barcelona en va prendre el relleu i començà a desenvolupar un canvi de concepció que anava d'un sistema de

⁴⁵⁸ FONT, Jaume: "La formació històrica de la xarxa de carreteres de Catalunya (1761-1935)" a *Estudi General. Revista de la Facultat de Lletres de la Universitat de Girona*, num. 13. 1993. p. 135 i ss.

⁴⁵⁹ SQUILLACE, Leopoldo: *Copia del real decreto expedido para hacer caminos rectos y sólidos en España que faciliten el comercio de unas provincias a otras, dando principio por los de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia* (1761). Madrid

transports a la concepció d'una xarxa viària amb la que avaluar l'estat de les vies existents i complementar-la per a aquells territoris on les vies fossin insuficients i d'interès estratègic per a la capital del Principat.⁴⁶⁰

Font i Garolera perioditza en tres etapes històriques bàsiques, el procés de construcció de la xarxa viària catalana, de les quals s'abordaran de les dues primeres degut a l'abast cronològic del s. XIX del present treball: la primera va des del RD del 1761 fins al 1857 amb la *Ley de Obras Públicas*. I la segona va des d'aquesta llei, fins al *Quarto Plan de Carreteras* del 1914. Finalment, la tercera, aborda les actuacions de la Mancomunitat de Catalunya i les de la Generalitat Republicana fins 1935.

La primera etapa, no passà de ser una espècie de directiva marc moderna, però sense plasmació real. L'estat projecta un model radial que persegueix canalitzar els recursos i construir amb ells l'estat nació modern. No obstant això, la inestabilitat política, les guerres i l'extenuació del tresor espanyol entre el 1770 i el 1840 fan que poc o res es pogués fer com s'havia previst des de Madrid. No obstant això, l'existència de recursos i la quotidianitat de les necessitats viàries a Catalunya (tant des d'un punt de vista econòmic com militar) faran que la xarxa viària es projecti, es financi i s'apliqui en funció de les necessitats del territori.

La successió de les iniciatives locals de comunicació intermunicipal començaran a vertebrar el territori català, les quals, a partir del 1848 foren cohesionades per l'actuació de les diputacions provincials que s'encarregaren de coordinar tant els projectes, com garantir el finançament dels mateixos. D'aquesta tasca se n'ocupà la Junta de carreteres de Catalunya (1848-1869), la qual possibilità que els múltiples projectes no caiguessin en l'abandó per falta de recursos municipals gràcies a l'actuació coordinada de les 4 diputacions catalanes i amb el vist i plau de Madrid mitjançant el Reial Decret del 29 de setembre del 1848, on s'especificava l'ordenació territorial prevista i la categorització de les diferents vies.

⁴⁶⁰ Les primeres fases de la planificació de la xarxa de carreteres així com la seva voluntat en allò referente al transport de mercaderies i la respectiva representació cartogràfica la podem trobar a NAVÀS, Teresa: *Història de les carreteres del territori de Barcelona* (2007). Barcelona. Diputació de Barcelona. P. 18-24

Aquests plans foren, tanmateix, una combinació de tradició i interès estratègic. Bona part dels traçats existien ja des d'antic en forma de camins ramaders o camins de ferradura. El fet que aquells traçats passessin a engreixar les llistes de carreteres a construir depenia, en bona mesura, de la importància que la ciutat de referència hagués pres com a centres de comunicació. Així, en aquesta línia, Oliveras enumera els centres de comunicació de Catalunya a alçades del 1823 en funció dels nuclis que constitueixen nodes de la xarxa de camins, doncs apareixien com a punts de pas dels itineraris de ferradura, els de carreteres i els mixtos, segons els *Itinerario de la mayor parte de caminos y veredas...* (1823).⁴⁶¹ Segons aquest rànking, Tortosa ocupa una humil posició amb un encreuament de tan sols 3 itineraris, fet que per altra banda, resulta lògic tractant-se d'un corredor estrat entre el mar i el congost de l'Ebre. Òbviament, aquí no es contemplava ni la densitat del trànsit ni es tenia en compte els altres mitjans de comunicació, que en el cas de Tortosa eren extremadament importants, com era la navegació fluvial i el tràfec marítim.

En canvi, si contemplem el plànol del Compte de Darnius datat al 1716, un segle més antic que la font emprada per Oliveras, podem veure com el Corregiment de Tortosa (i les seves comunicacions amb el de Lleida, Tarragona i Castelló) constitueix un entramat força dens de camins de ferradura, l'origen del qual es perd en el temps i que constitueixen la planta mare de les futures intervencions en construcció viària. La importància econòmica o militarment estratègica de cadascuna d'aquestes vies determinaran el fet de ser susceptibles, o no, de ser reformades i elevades a categoria de carreteres. D'haver hagut una major densitat de població, i per tant de mobilitat de persones i mercaderies, probablement, arribats al s. XIX, aquells camins de ferradura haguessin constituït un major nombre de nodes convergents a la seva capital.

7.2.2. Els eixos viaris tradicionals de Tortosa i la pèrdua de presència estratègica al nord del seu corregiment.

El poblament de l'Ebre està estretament vinculat a l'estructura del relleu, per un costat, i a les possibilitats de comunicació que aquest permet, per altre. Així, sent l'Ebre el principal eix vertebrador, des d'antic, s'ha combinat aquest amb diversos traçats que

⁴⁶¹ OLIVERAS, Josep: *La formació dels desequilibris territorials a Catalunya en el segle XIX* (1994). Barcelona. Generalitat de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques. p. 38.

interconnecten l'eix fluvial amb vies de comunicació terrestre que enllacen espais interregionals, ja sigui pel litoral, o per les planes interiors que foren progressivament colonitzats agrícolament, amb obres de regadiu i finalment amb la implantació de nous assentaments humans. Aquests eixos terrestres irradiaven des dels principals nuclis de població del territori; Tortosa, Amposta i Uldecona, i, des d'aquests, es comunicaven (i comuniquen) amb els nuclis jeràrquicament menors i amb els eixos de comunicació terrestre interregionals.⁴⁶² Vegem, a partir de les fonts, com aquesta estructura ha perdurat o s'ha modificat al llarg dels segles.

La font més antiga que utilitza Font i Garolera és el *Repertorio de Caminos* de Juan Pedro de Villaga (1546), on, segons ell, ja apareix el tram de *camí ral* entre Tarragona i Tortosa, a més del camí de ferradura que unia Tortosa i Lleida. El mapa del corregiment de Tortosa del Compte de Darnius⁴⁶³, del 1716, ja dóna molts més detalls, sobretot si ho comparem amb els corregiments contigus:

Destaquem, en primer lloc, el *camí ral* procedent de Tarragona i que passava per l'Hospitalet de l'Infant, el fortí del Coll de Balaguer i transcorria fins al Perelló on s'internava per la serra del coll de l'Alba per entrar a Tortosa per la porta oriental de la ciutat, la coneguda com el Portal de Tarragona. A Tortosa creuava el riu Ebre i es dirigia cap al regne de València a través de la plana interior del Montsià, passant per la Galera i fins Uldecona.⁴⁶⁴

⁴⁶² Sobre l'estructuració de la xarxa urbana, Antonio Querol distingeix entre assentaments fluvials, els emplaçaments viaris, els portuaris i els deltaics i traça una continuïtat clara entre les vies de comunicacions tradicionals i les actuals. QUEROL, Antonio: *Processos i canvis al territori del delta de l'Ebre* (2004). Valls. Cossetània. p. 66-92.

⁴⁶³ DARNIUS, Comte de: *Corregimiento de Tortosa* (1716) a Institut cartogràfic de Catalunya. Cartoteca digital. RM.250104

⁴⁶⁴ Aquest és recorregut tradicional del camí ral, que O'Callaghan identificava com el camí dels Templers, i que varià el recorregut a principis de segle XIX, en pro del recorregut litoral. O'CALLAGHAN, Ramon: *Apéndice a los Anales de Tortosa* (1895). Tortosa. Imprenta católica de Gabriel Llasat. p. 15-18 (capítol Antiguas vías de comunicación de este país).

FIGURA 4.1: Representació del corregiment de Tortosa i els seus eixos viaris a l'Atlas del Comte de Darnius. 1716.



Font: COMPTE DE DARNIUS: Description [sic] del corregimiento de Tortosa (1716).
 Cartoteca digital de l'ICC, RM25104

Pel que fa als camins regionals, en destaquem 4 eixos més:

- El primer és el camí de ferradura que transcorria paral·lel a la riba dreta del riu Ebre fins arribar a Amposta. Des d'allí es bifurcava en dos ramals: l'un arribava fins la torre de Sant Joan, a línia de mar, que controlava l'interior de la badia dels Alfacs, i l'altre cap a la boca de la badia amb el port de Sant Carles. Els extrems dels dos ramals eren connectats per un camí que transcorria paral·lel a la costa i entrava a València per Alcanar. Aquest camí, progressivament prendrà importància, fins al punt de ser l'eix principal del camí ral.

- El segon és el camí que va cap als Ports, comunicant Tortosa amb la població d'Alfara de Carles i els seus recursos naturals, via que també apareix al plànol del setge de la ciutat de Tortosa del 1810 de Camilo Vacani.⁴⁶⁵ Reforçar les connexions amb Alfara era estratègic, especialment per al Capítol de Canonges, els quals defensaven la privativa de les seves aigües com a font d'energia dels molins d'en Comte.⁴⁶⁶ D'aquí, que aquest camí sofrí una transformació arran de les obres que finançà el bisbe de Tortosa.⁴⁶⁷
- El tercer és la carretera que remunten el riu per l'esquerra de l'Ebre. Aquest eix circula cap a Bitem, Tivenys, Benifallet, Ginestar i Masos de Mora (Mora la Nova) i continua cap a Garcia, la Torre de l'Espanyol i Vinebre. A aquesta via s'uneixen dos camins perpendiculars que condueixen a Falset: l'un parteix des de Tivenys, i l'altre des del Ginestar. Eren probablement camins de ferradura, o simplement senderes de pastoreig (almenys el de Tivenys). Aquesta via de comunicació no ha gaudit de continuïtat, ja que suposava superar la serra de Cardó, i per realitzar tal recorregut existien vies alternatives molt més practicables. No apareix, en canvi, un camí destacat que comunicava el Perelló amb Rasquera (actualment és la TV3022). Aquesta variant era l'únic camí que articulava les carreteres que remuntaven l'Ebre amb el camí ral de la costa.
- L'eix de la dreta de l'Ebre (actualment la C-12, coneguda com l'eix de l'Ebre) tenia més importància que l'anterior, doncs sortint des de Tortosa, passava per les poblacions d'Aldover, Xerta i a l'alçada de Benifallet (tal i com ho fa avui dia) es bifurcava en dos camins.⁴⁶⁸ El primer es dirigia cap al Pinell de Brai, Prat

⁴⁶⁵ Arxiu del COAC. Tortosa 07.

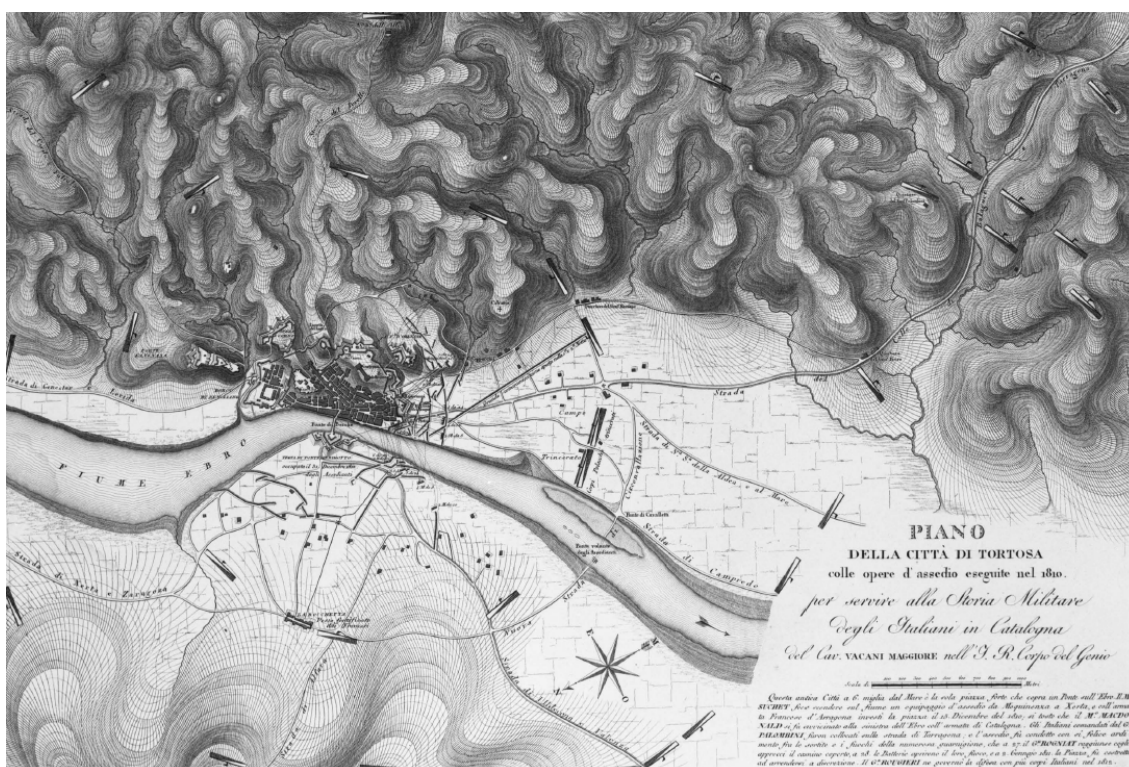
⁴⁶⁶ Sobre els interessos jurisdiccionals del Capítol de Canonges a Alfara de Carles, cal estudiar el conjunt de plets agregats en un sol expedient. AHD, fons Governación. Capses en foli, num. 1.

⁴⁶⁷ ACA, Diversos, Fons Comandancia de Ingenieros, Caixa 590. exp. 2540.

⁴⁶⁸ Aquest camí serà estratègic per Tortosa, tant per les dificultats orogràfiques que suposa, com per la importància estratègica de les comunicacions amb el nord. Malgrat que no podem assignar-li un equivalent de calçada romana, sí que, com a mínim, el traçat ja semblava dibuixat a l'alta edat mitjana, a les rutes mencionades pel geògraf Al Idrisi. Entre les rutes terrestres que cita en els seus viatges, es trobava la ruta entre Tortosa i Zaragoza; les etapes eren les següents: de Tortosa al riu Canaleta; del riu Canaleta al Castell de Flix; de Flix, al castell de Faió; de Faió a Mequinensa; i de Mequinensa a Zaragoza. Quan Idrisi anomena el riu Canaleta, i no, Miravet, per exemple, es pot entendre com va prendre el desviament interior, remuntant aquest torrent des de Benifallet, on desenvoca a l'Ebre, cap al Pinell i pel punt més transitable, creuant la serra de Pàndols per cercar la plana entre Ascó i Flix. Aquest traçat, que nosaltres coneixem com la carretera de Gandesa, serà l'eix interior estratègic que voldrà consolidar i modernitzar Tortosa fins ben entrat el s. XIX. FALCÓN PÉREZ, M^a Isabel: "Las comunicaciones árabes" a MAGALLÓN, María Ángeles (coord.): *Caminos y comunicaciones en Aragón* (1999). Zaragoza. Institución Fernando el católico". p. 92. Altrament, Dolors Bramon descriu un trajecte alternatiu per anar cap a Zaragoza per la riba esquerra de l'Ebre, on el traçat vorejava la façana oriental de la serra de Cardó i es retrobava amb el riu entre el Ginestà i Rasquera, al camí de l'Aiguadí. A aquesta

de Comte, Corbera, Gandesa i Batea, des d'on entrava cap a l'Aragó. Aquest eix serà especialment important per a Tortosa, ja que el territori de la Terra Alta continuarà estant a la seva òrbita econòmica, a diferència dels municipis de la Ribera d'Ebre que durant el s. XIX bascularan cap al Priorat i el Baix Camp.⁴⁶⁹ L'altre ramal de la carretera, segueix des de la bifurcació cap als congostos de l'Ebre, passant per Miravet, Benissanet, Mora d'Ebre i Flix per dirigir-se finalment cap a Lleida. Evidentment, la dificultat del traçat farà que sigui un pas en desús progressiu i que no es revaloritzarà fins al s. XX.

FIGURA 4.2: Plànol de les comunicacions terrestres de Tortosa. Camilo Vacani. 1810.



Font: Arxiu CoAC. ref. TORTOSA007

primera etapa, en següien dues més, que anaven des de Miravet a Ascó (on creuava el riu) i des d'allí a Mequinensa per la part esquerra. BRAMON, Dolors: "Reivindicació catalana del geògraf al-Idrisi. Discurs de recepció de Dolors Bramon i Planas com a membre numerària de la Secció Històrico-Arqueològica llegit el 20 de novembre de 2012" (2012). Barcelona. Institut d'Estudis Catalans. p. 16-19.
⁴⁶⁹ Aquest eix serà l'únic que el *Discurso* de Jaume Caresmar reivindicarà com a estratègic per a Tortosa i el seu terme, encara que ell l'anomena la carretera d'Alcanyís. CARESMAR, Jaume: *Discurso sobre la agricultura, comercio e industria...* (1780). BC. Fons Junta de Comerç, 143 bis. p. 528.

No obstant això, una font alternativa, *El Itinerario español o Guia de caminos* (1767) ens indica que el camí entre Lleida i Tortosa es feia per l'interior.⁴⁷⁰ Això és, baixant des de Lleida, Albatàrrec i Llardecans fins Flix i Ascó (de la mateixa manera que a l'actualitat ho fa l'Eix de l'Ebre) però creuant l'Ebre per Flix i arribats a Ascó, el trajecte es desviava cap al Pinell passant per les Camposines i Gandesa. Això significa que el trajecte, almenys l'itinerari que aquesta font descriu, evitava els congostos fluvials entre Benifallet i Ascó, en pro d'una ruta interior menys tortuosa però més llarga. Per tant, el més lògic és que aquests pobles, sortejats per la línia de Lleida a Tortosa, tinguessin contacte amb Tortosa per via fluvial i, per via terrestre, els fos més natural dirigir-se a través dels camins transversals cap a Falset i Reus.

Com és ben conegut, els camins que comunicaven l'alt corregiment de Tortosa (tant de la dreta com el de l'esquerra) es veieren empeltats pels camins procedents del corregiment de Tarragona, especialment les vies que sortien de Reus. Combinant el mapa de Darnius del corregiment de Tortosa i el de Tarragona, es pot apreciar com dos dels tres camins que arrenquen des de Reus (el tercer es dirigeix cap a Prades) cerquen la vall de l'Ebre. L'una ho fa passant per Falset i continua fins al Ginestar -variant ja esmentada- i l'altra segueix fins als Masos de Mora passant per Escaladei. Aquesta via serà de gran importància, ja que Reus i Tarragona la cuidaran de manera especial i serà dels primer projectes de construcció de carreteres moderns culminats amb èxit. Aquest eix, també apareix al *Itinerario*, i el perllonga per l'altra riba de l'Ebre fins Corbera, Batea i Maella per endinsar-se a l'Aragó.

El control de la depressió de Mora d'Ebre i de Falset fou una qüestió de suma importància a la que Tortosa no va saber estar a l'alçada, i que, per contra, Reus ho va saber veure des del primer moment. A principis del segle XIX, moment en el que s'origina el projecte de carretera de Reus a Falset i Mora, el que s'estava plantejant era la conquesta d'un mercat interior, un territori agrícola ric i que convenia atreure per poder exportar-ne i transformar-ne els productes. L'eix Tarragona-Reus no només va conquerir aquest espai, sinó que també ho féu amb el mercat de la plana de Lleida.

⁴⁷⁰ *Itinerario español o Guia de Caminos, para ir desde Madrid a todas las ciudades y villas más principales de España; para ir de unas ciudades a otras; y a algunas cortes de Europa.* (1767). Madrid. Imprenta de Miguel Escrivano. Sub-itinerari de Lleida a Tortosa. p. 19

Tortosa, en canvi, confiava que els fluxos d'extracció de mercaderia seguien inerts al temps com ho estaven des de l'edat mitjana.

El fracàs de la navegació fluvial lligat al declivi portuari dels Alfacs convertiria, a la llarga, a Tarragona en la boca de mar d'Aragó, deixant així la capital del Baix Ebre sense el seu vell mercat interior.⁴⁷¹ Tortosa no va tenir més remei que iniciar un procés de transformació agrària endògena i regional que no trobà sortida fins l'arribada del ferrocarril als anys 60 del s. XIX. Al següent epígraf es tornarà a abordar aquesta qüestió des d'una vessant més quantitativa. Com conclou Vilar, *el fonament de la fortuna del Baix Ebre fou agrícola, i molt localitzat, sense deure res al riu com a via de pas, ni gaire cosa al mar, llevat del cabotatge regional. Però les comarques tortosines, tenint llur pròpia vida, semblen una mica llunyanes de Barcelona estant.*⁴⁷²

Tornant al camí ral de la línia de costa, la variant que evitava Tortosa per la partida de l'Aldea i el pas de l'Ebre per Amposta, apareix ressenyat a l'Índex d'informació cartogràfica⁴⁷³ que ideà Peran i a la selecció dels trams de carretera que en fa Font i Garolera⁴⁷⁴. Aquest índex avaluava la reiteració i el detall de les vies a 10 mapes de Catalunya datats entre el 1685 i 1785 i el classifica amb un índex de quatre categories, el menor de les quals té un valor ICC de 20 a 29. En aquest valor figura el ramal entre Vinaròs i Amposta, encara que amb un mínim valor ICC. Per altra banda, al *Itinerario* del 1767 el camí ral segueix passant per Tortosa, malgrat que, arribats a Ulldecona, es desvia en dos camins de carruatge: l'un segueix cap a l'interior via Traiguera, Sant Mateu i Morella per enllaçar finalment amb el camí real que unia Zaragoza i Teruel amb

⁴⁷¹ Cal relativitzar aquesta afirmació amb la idea que el transport fluvial de mercaderies amb l'Aragó seguirà sent important durant molts anys, fins al punt de ser l'exportació de grans i olis d'Aragó la base mercantil de bona part de la burgesia comercial tortosina. Tanmateix, les relacions, progressivament, deixaran de ser bilaterals, per convertir-se en un lloc de pas. Aquesta afirmació pot ser totalment contextualitzada amb les referències de Núria Sales sobre l'extracció del blat aragonès a través de l'Ebre, executat per la Companyia de Calaf als anys 80 del s. XVIII. Segons aquesta autora Garcia era un punt de desembarcament del blat per al mercat de Falset, i Lleida era l'alternativa per als traguers de mules de la Companyia quan l'Ebre no duia prou aigua per navegar.
SALES, Núria: *Mules, ramblers i fires (s. XVIII-XIX)* (1991). Reus. Edicions del centre de lectura de Reus. p. 55-57

⁴⁷² VILAR, Pierre: *Catalunya dins l'Espanya moderna. Introducció. El medi natural*. (1964). Barcelona. Edicions 62. p. 320-323

⁴⁷³ PERAN, Gregorio: *Los caminos de Cataluña en la primera mitad del s. XVIII: una estructura viària preindustrial* (1988). Madrid. Universidad complutense de Madrid.

⁴⁷⁴ FONT GAROLERA, Jaume: *La formación de las xarxes de transport a Catalunya (1761-1935)*. (1999). Barcelona. Oikos-Tau. p. 80-81.

Sagunt. I el segon, es desvia per la costa saltant des d'Ulldecona fins Benicarló. No nombra, per tant, ni Alcanar ni Vinaròs, encara que molt probablement hi passés.⁴⁷⁵

Passant ja al mapa de Coello de la província de Tarragona (1858), ja apareix consolidada, i com a via principal de la carretera reial amb l'eix Perelló-Amposta-Sant Carles de la Ràpita-Alcanar. A jutjar per l'interval de temps definit, i creuant-ho amb les notícies d'intervenció sobre la xarxa de carreteres generals del regne, ubiquem l'origen de la variació al *Real Decreto para hacer caminos rectos y sólidos en España* del 1761.⁴⁷⁶ Malgrat que aquest decret només contempla un sistema de carreteres radial i no fa cap referència a la carretera de València a Barcelona, sí que es considera la porta d'entrada a totes les actuacions en matèria de comunicacions terrestres que impulsà la monarquia a partir d'aquell moment.

⁴⁷⁵ Op. Cit. *Itinerario español o Guia de Caminos*. S'hi han seleccionat dos itineraris d'aquest llibre per definir aquesta premissa: l'itinerari de Madrid a Barcelona, passant per Tortosa i Tarragona. P. 11 i 12; i l'itinerari de Barcelona a València. P. 19

⁴⁷⁶ MARQUÉS DE SQUILACE: *Copia del real decreto expedido para hacer caminos rectos y sólidos en España que faciliten el comercio de unas provincias a otras, dando principio por los de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia* (1761). Madrid. Segons aquest Reial Decret, només s'estipula l'establiment d'un impost de 2 rv addicionals per cada lliura de sal a tot el regne que cobrir les despeses de comunicar les províncies de Catalunya, València, Galícia i Andalusia amb la Cort. És un projecte eminentment centralista que no contempla vies que uneixin províncies com la que aquí es fa referència.

FIGURA 4.3: Detall del mapa de la província de Tarragona de l'Atlas de Francisco Coello. 1858.



Font: COELLO, Francisco: *Atlas de España y sus provincias de ultramar* (1858). Madrid.

Segons Font i Garolera, les obres de la carretera de Barcelona a València s'iniciaren al 1766 i no es completaren fins al 1802 amb motiu del viatge de Carles IV a Barcelona. Si a això hi afegim la monumentalitat i l'obsessió per traçar trajectes rectilinis, tot apunta a que fou en aquest moment en el que Tortosa es veié apartada del trajecte principal del camí ral. Cal dir, a més, que durant les obres de reconstrucció d'aquest camí, es premiaren determinats trajectes per discriminar-ne d'altres, els quals quedaren relegats a ramals de la via principal: així, trobem altres exemples sortint de Barcelona, com el tram que discorre pel massís del Garraf, el de San Boi i Olesa per Bonesvalls, la variant de l'Ordal o el que passa per Martorell. El tram de Tortosa, per tant quedà renegat a ser una variant que, no obstant seguia articulant la plana interior del Baix Ebre i el Montsià. Tanmateix, l'habilitació d'aquest camí en carretera no succeirà fins als anys 60 del s. XIX, amb el tram conegut com la carretera de Vinaròs a la Venta Nova, la qual cosa

indica que fins a la segona meitat del s. XIX els dos trams estaran vigents i l'ús dels mateixos dependrà de les necessitats del viatge a València.

Segons Grau i Sorribes fou Narváez qui va manar construir al 1844 la carretera de Vinaròs a la Venta Nova, passant per Sant Carles de la Ràpita i Amposta.⁴⁷⁷ Els mateixos autors, no obstant, admeten que el tram ja era utilitzat quan es viatjava a la “lleugera” d'ençà el 1776. La construcció de la variant costera de la carretera reial fou un punt d'inflexió i una estocada per interessos de Tortosa de seguir sent un punt de pas obligatori. No queda clar, no obstant, els graus de culminació del tram coster. Altres exemples descriptius, com el del *Diccionario* de Pablo Riera i Sans, mostren com el tram entre Amposta i Sant Carles de la Ràpita ja era considerada carretera, però el tram de Sant Carles a Alcanar i Vinaròs era considerat, a alçades del 1886, encara un camí.⁴⁷⁸ Creiem, doncs, que el tram coster sí que evitava Tortosa, però es tronava a unir amb la carretera vella arran de la construcció del camí entre Amposta i Masdenverge, el qual es considerat per Riera i Sans com un tram de la carretera general.

Front la evidència de que la línia de futur acabaria sent el tram coster, Tortosa mostrarà dos tipus de resposta:

Per un costat, la resposta pragmàtica passava per reconèixer aquesta realitat, tot construint dos carreteres que buscaven unir la ciutat amb el tram coster de la carretera. Així, al 1845, un any més tard de la construcció de la variant costera, Josep de Montagut, diputat a Cort, va realitzar gestions per aconseguir el finançament de la carretera entre Tortosa i l'Aldea, és a dir, el condicionament del vell camí carreter conegut tradicionalment com el camí dels *Paitrossos*, així com la carretera que unia Vinallop amb Amposta, la carretera de la Carroba, per l'altre costat de riu.⁴⁷⁹ Cap d'aquests projectes, tot i ser acceptats pel govern, no seran una realitat fins al pla de carreteres veïnals de la província dels anys 70 del s. XIX.

⁴⁷⁷ GRAU FOLCH, Josep-Joan; SORRIBES MONTSERRAT, Jesús: *L'economia del Baix Ebre. Vol II. Els antecedents històrics*. (1985). Barcelona. Caixa d'estalvis de Catalunya. p. 147-148

⁴⁷⁸ RIERA SANS, Pablo (ed.): *Diccionario geográfico, estadístico, histórico, biográfico, postal, municipal, militar, marítimo y eclesiástico de España y sus posesiones de ultramar*. (1886). Barcelona. Imprenta Pablo Riera. S'ha consultat el vol. X, concretament l'article de Tarragona (província) i el mapa de comunicacions de la pàgina 245.

⁴⁷⁹ Segons MESTRE i NOÉ, Francesc: “La construcció de la carretera reial” a *La Zuda* num 148; març de 1926. Tortosa. p. 37-44, el traçat va anar condicionat pel simple pas de la Reina per les Terres de l'Ebre. Segons aquest autor, si no hagués estat per les gestions de Montagut, el pas de la reina s'hagués produït per Amposta i ni tan sols hagués visitat Tortosa. Tal afirmació és un pèl exagerada, però el realment transcendent és el fet de que el pas per Amposta s'estava consolidant com el principal.

L'altra cara de la moneda fou la resistència. Tortosa encara li quedava una carta per jugar, la del pont. El punt feble del tram coster de la carretera reial era el pas del riu d'Amposta mitjançant una barcaça, mentre que Tortosa disposava d'un pont fix, encara que aquest fos un pont de barques.

Finalment, val la pena fixar-se amb triangle constituït entre La Sénia, Ulldecona i Alcanar. Com ja s'ha descrit, l'antiga carretera de València passava per Tortosa i discorria pels pobles de l'interior del Montsià fins Ulldecona. Tanmateix, hi havia camins comarcals que unien Ulldecona, la Sènia i Alcanar. Aquest eix suposava la interacció d'una població de la plana, unida amb una població de muntanya i una de costera amb port, a més de comptar amb una llarga tradició històrica comuna articulada per l'eix del riu Sènia.

7.3. Les distàncies, el temps i l'espai en les comunicacions terrestres.

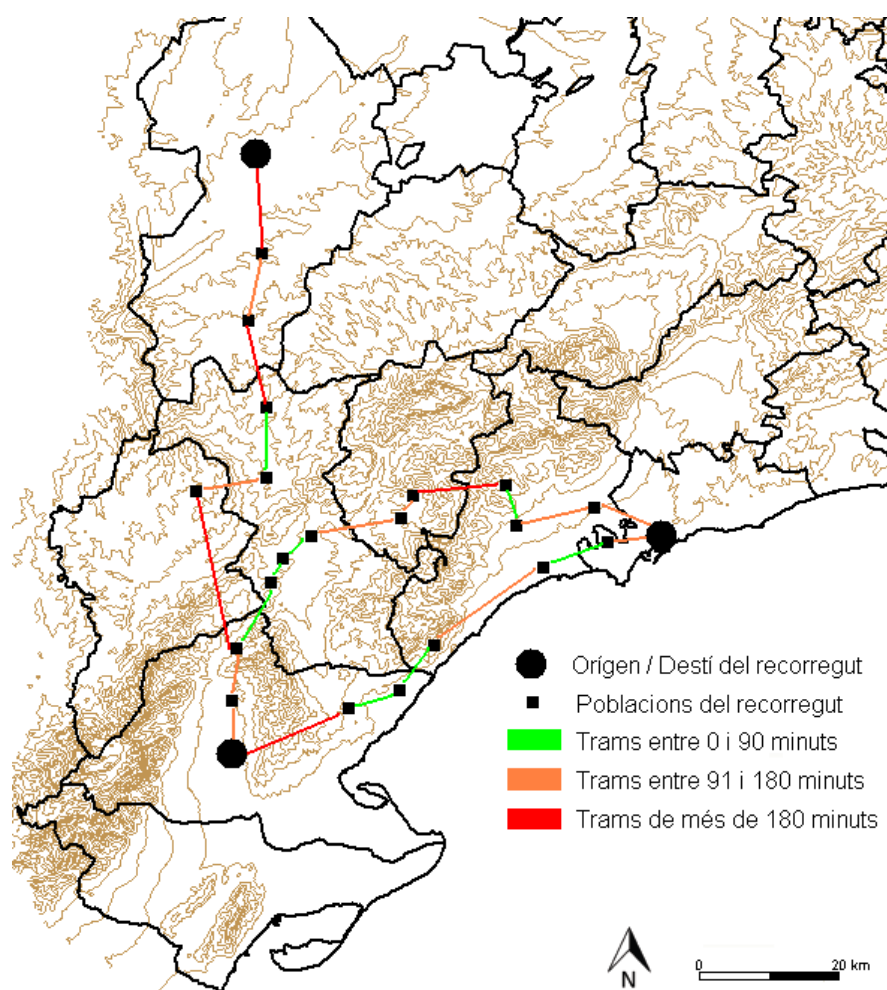
En el següent epígraf s'analitzarà les condicions i les conseqüències que tingué l'estat de les comunicacions terrestres i l'estructura poblacional de cara a comprendre millor l'efecte de periferització de les Terres de l'Ebre i la capacitat de la ciutat de Tortosa per retenir el mercat del territori que dominava des d'antic.

7.3.1. Trajectes, punts de pas i condicions per a la mobilitat.

En primer lloc copçarem la realitat espacial i temporal de les comunicacions terrestres prèvies als avenços en la construcció de la xarxa viària de carreteres i camins de la segona meitat del s. XIX. Fins la generalització de l'automoció, la millor manera de conceptualitzar l'escala espacial era indicar el temps de recorregut per cobrir aquella mateixa distància. Per això moltes de les fonts consultades comptabilitzen les distàncies en base al temps de marxa de tropa, doncs d'això en depenia la distribució de les casernes i la mobilitat dels efectius militars. Aquesta concepció, a més, era molt important, ja que en moltes ocasions suposà un criteri de delimitació de les jurisdiccions administratives.

Per fer-ho ens servirem de tres fonts que, malgrat estar relativament separades al temps, sabem que la xarxa viària i els mitjans de transport no havien canviat de manera substancial en tot aquell període. Es tracta del *Prontuario* de Pere Serra Bosch (1814), la descripció topogràfica de la Província de Tarragona de José Criviller (1839) i les distàncies temporals del *Diccionario* de Pascual Madoz (1845) referent a les viles i pobles del Partit Judicial de Tortosa.

FIGURA 4.4: Mapa de trajectes viaris per unitat d'hores de pas de tropa que tenen com a origen o destí la ciutat de Tortosa, segons el *Prontuario* de Pere Serra. 1814.



Font: SERRA BOSCH, Pere: *Prontuario de la mayor parte de los caminos y veredas del Principado de Cataluña, con los pueblos y posadas situados en sus carreras y las horas que a paso de tropa distan unos de otros* (1814). Barcelona. Imprenta Agustí Roca.

NOTA: els recorreguts s'han representat en línia recta, a mode de croquis, encara que a la realitat, els recorreguts s'adaptaven als accidents geogràfics existents.

Elaboració pròpia.

Aquí es presenta sobre un divisió comarcal actual i amb les corbes de relleu, les distàncies en temps existents entre Tortosa, Tarragona i Lleida, segons els trajectes proposats pel Prontuari de Pere Serra Bosch. Els temps són prou eloqüents: el viatge entre Tortosa i Tarragona realitzat per la costa, és a dir, a través del camí ral (amb categoria de camí carreter, segons Serra) durava fins a 17 hores, dues menys si es creuava el coll de l'Alba al tram entre Tortosa i el Perelló, tal i com figura al mapa. El trajecte entre Lleida i Tortosa durava 23 hores per camí de ferradura, i el de Tortosa a Tarragona a través de la Ribera d'Ebre, el Priorat i el Baix Camp per camí de ferradura, durava gairebé 24 hores.

Lògicament, es tracta d'unitats de temps sumades entre trams, la qual cosa significa que no s'han contemplat els temps de parada o la nit que s'havia de fer entre mig. Vistes aquestes distàncies temporals, cal afegir que malgrat ser el camí ral, d'entre els tres trajectes exposats, el més curt i el camí que estava amb millor estat, era tanmateix, el que oferia una sensació de més separació i aïllament respecte el Camp de Tarragona i la comarca de Tortosa. Això es devia a la discontinuïtat de poblament. El desert de Sant Jordi d'Alfama i el Coll de Balaguer formen un ecosistema força àrid que ha repel·lit qualsevol intent d'establiment de població; es disposa, per tant, d'un espai enorme únicament flanquejat per les petites viles de l'Hospitalet de l'Infant, Vandellòs i el Perelló. El municipi de l'Ametlla de Mar, no es consolidà fins principis del s. XIX, quan el territori començava a ser segur. Fins al s. XIX, tot aquest espai únicament estava custodiat per la Torre de Sant Jordi, tot i que al llarg del camí hi havia dos punts d'hospici: *la venta del Plater*, propietat de Josep Duset, argenter de Tarragona, i el fortí del Coll de Balaguer, on s'hi refugiaven els regiments que circulaven per dit trajecte.

Els hostals de carretera i la seva ubicació, no només constitueixen un indicador qualitatiu d'aquelles vies de comunicació amb més volum de trànsit, sinó que, també, el procediment administratiu per sol·licitar-ne la instal·lació (l'establiment del Reial Patrimoni), solia revelar detalls que en justifiquen la seva implantació, constituint aquestes les notícies més específiques sobre el transit viari que disposem.

Per obrir un hostal de carretera a finals del s. XVIII i durant el primer terç del s. XIX, s'havia de sol·licitar a l'Intendent del Principat, doncs aquest era un servei que, de la mateixa manera que els regs, els forns o els molins, constituïen part de la jurisdicció

del monarca. Per obtenir el permís, l'obra havia de justificar la seva utilitat pública, la qual havia de ser ratificada pel corregidor.

Entre els establiments de ventes identificats, el més interessant és el primer, sobretot per la justificació que va fer de la utilitat pública del seu projecte d'hostal.⁴⁸⁰ Josep Duset exposava que posseïa una finca al terme de Tivissa, contretament la partida del *Fraucàs* on hi havia una bassa d'aigua on els pastors anaven a abeurar el bestiar.⁴⁸¹ Proposava conduir l'aigua des d'aquell punt a l'emplaçament, a peu del camí ral, on volia construir el seu hostal. El seu hostal, argumenta, era l'únic punt d'abastiment d'aigua del trajecte de la contrada, d'aquí l'interès general i el benefici públic del seu projecte. Afegim, a més, uns fragments literals de la seva petició:

*“Es tan desierto e incómodo para los viandantes este camino, en cuanto discurre desde el Coll de Balaguer hasta el lugar del Perelló (que habrá unas cinco leguas de distancia) que no hay en dicho distrito mesón ni casa alguna en la que poder hospedar o descansar, y lo que es peor, ni aún [sic] se encuentra otra agua que la que hay en el pozo y balsa del manso nombrado Francas, pero como este dista del camino, muchos lo ignoran, y a los que lo saben les es inconveniente haber de ir a beber y á abreviar sus caballerías allí. [...] y aún experimentaría el público otro beneficio, y es que no siendo tan desierto el camino, pasarán por él los viandantes con menos temor de fieras y ladrones de que no pocas veces ha sido infestado”*⁴⁸²

L'abastiment d'aigua era fonamental per als traçats viaris, i els llocs amb disponibilitat hídrica eren considerats punts estratègics, llocs de pas obligats i llocs de refugi, doncs els despoblats com el coll de Balaguer eren un cap adobat per a bandolers i lladres que assaltaven als viatgers.

⁴⁸⁰ S'han localitzat 4 establiments situats en diferents carreteres : el de Josep Duset, el de Faustino Piñol, el propi de la municipalitat d'Aldover (regentat pels seus regidors) i l'hostal de Don Ramon, tot ells establerts entre 1768 i 1888 i ubicats als dos principals camins de la regió: el camí ral i la carretera de Zaragoza. ACA, fons Reial Patrimoni. Batllia Moderna, volums 264, 269 i 284. Elaboració pròpia. Tanmateix, també n'hem trobat referències als viatges de Swinburne (1787), al *Prontuario* de Pere Serra Bosch (1814) i a la *Descripción Topografica* de Criviller (1839).

⁴⁸¹ SANTOS MADRAZO: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. vol II (1984). Madrid. Colegio de caminos, canales y puertos. p. 457 i ss., ha estat dels pocs autors que han abordat el tema de las postes de carretera d'una manera àmplia i ben documentada, encara que des d'un punt de vista excessivament jurídic. Cal destacar-li, no obstant, l'esforç de localització geogràfica que ha fet de les cases de posta localitzades arreu de la geografia espanyola, extretes a partir de fonts descriptives d'alguns viatgers, així com de documentació de caràcter fiscal. Fixant-nos en la regió del tram final de l'Ebre, podem apreciar l'autor perfila un arc de fins a 7 punts resseguint el tram de camí ral entre el Perelló i Alcanar, sent aquest últim el punt de més concentració amb 4 o més posades de carretera. Tanmateix obvia les que hem pogut documentar nosaltres de la carretera de Tortosa a Gandesa, i les que possiblement existien entre Benifallet i Lleida. Això converteix el tram de carreteres que creuen Tortosa en la concentració més elevada de cases de posta de Catalunya, després de l'eix viari entre Barcelona i Lleida.

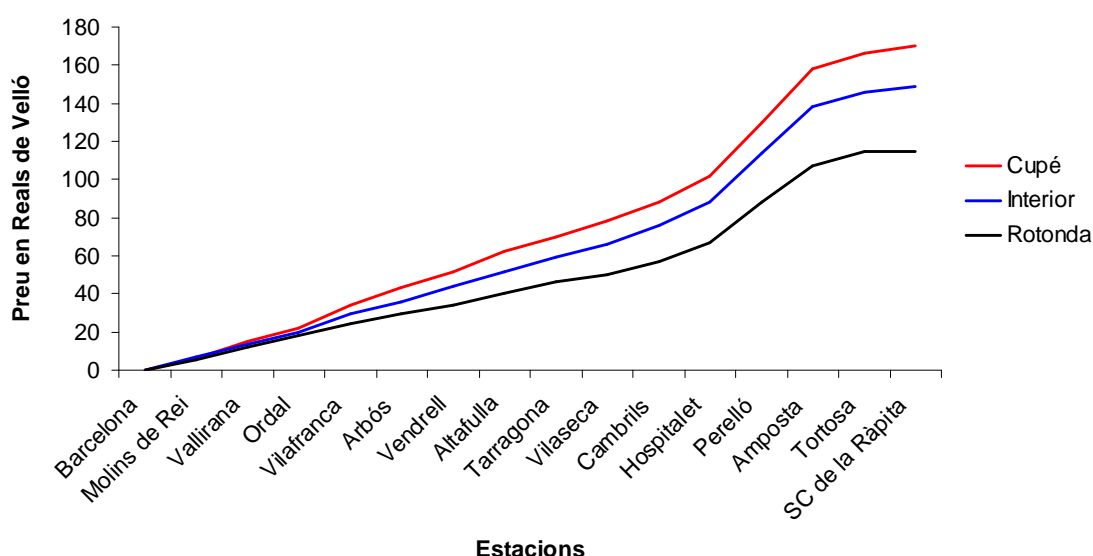
⁴⁸² ACA, fons Reial Patrimoni, Batllia Moderna, vol 264 (1768) p. 222v.

Una opinió més particular sobre aquest trajecte i, en particular sobre la *venta del Plater* la proporciona Swinburne, que hi va passar una nit durant el seu trajecte entre Reus i Tortosa i de la qual, hi apunta una breu descripció i un esbós de l'emplaçament:⁴⁸³

Por la tarde, a través de un camino rocoso, pasamos bajo el fuerte de Balaguer, construido recientemente para defender el desfiladero y la costa. La jornada de la tarde transcurrió entre montañas peladas cubiertas únicamente de matorrales, y solo el mar y las torres de guardia, colocadas a lo largo de la costa daban algo de variedad a ese paisaje. El camino, abominablemente duro y muy penoso para los coches. La caída de la tarde y el peligro de aventurarnos a oscuras por caminos tan poco frecuentados nos obligó a pernoctar a la venta del Platero, una tasca que, como tal, no resiste examen ni descripción, de tan mala que es, aunque pintoresca, y pensé que un dibujo exacto de ella constituiría realmente una curiosidad para usted. Nos alojaron en parte de la planta baja. La otra mitad estaba ocupada por las mulas y los cerdos. Nuestros criados durmieron en los coches. Un charco de agua detrás de la casa, más alto que el nivel del suelo, llenaba nuestra habitación de tal humedad, que a la mañana siguiente nuestra ropa debiera haberse puesto a secar. Gracias a lo saludable del clima, no tuvo malas consecuencias para nosotros. Muchos pescadores que venden pescado por estas masías aisladas pasaron durante la noche llamando a la puerta y ofreciendo su mercancía, y eso me trajo a la mente el recuerdo de las aventuras y castillos encantados de Don Quijote. Tan pronto fué de día dejamos esa posada, y el paisaje se hizo aún más desierto y desolado. Lo abrupto de la pendiente hacía el camino excesivamente peligroso. Las sillas de posta crujían de tal modo, que preferimos andar y montar alternativamente todo el trecho. Los torrentes que bajan de las montañas próximas, después de fuertes aguaceros, se llevan los puentes y pasadizos y hasta la tierra del camino, quedando la roca desnuda.

Una manera de poder visualitzar o quantificar aquest perill és a través dels preus que es cobrava pel transport de la diligència de València a Barcelona:

GRÀFIC 4.1: Preu de la diligència de Barcelona a València, segons classe. 1840.



FONT: *Sociedad de diligencias y mensajerías de Catalunya* (1840) a *La Zuda*, num. 19. 1914. p. 9. Elaboració pròpia.

⁴⁸³ SWINBURNE, Henry: *Viaje por Catalunya en 1775*. (1946). Barcelona. José Porter, editor. Traducció i il·lustració en litografia per Paz Fabra. Carta XI, p. 111-112.

En quant al carretera reial de Molins de Rei a València, cal afegir, a més de les dificultats de caràcter purament orogràfiques i poblacionals, una elevadíssima pressió fiscal, especialment al tram que correspon a la província de Tarragona. Vegem la següent taula:

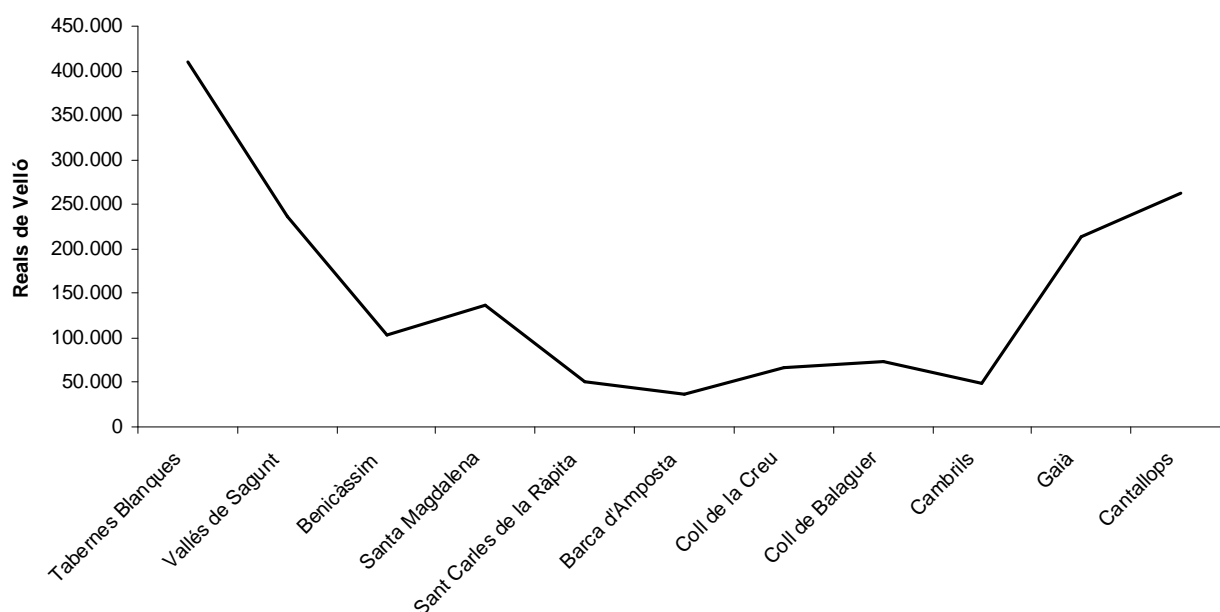
TAULA 4.1: Producte anual dels portatges, pontatges i barcatges de la carretera reial de Molins de Rei a València, al seu pas pel sud català. Administració estatal (1859-1860). En rv.

Peatge	Província	Tipus d'aranzel (segons les lleis de llegües de distància)	Producte brut anual 1859	%	Producte brut anual 1860	%	Total bianual per província	%
Tabernes Blanques	València	4,5 ll.	209.439	25,43	200.920	24,64	410.359	29,54
Vallès de Sagunt	Castelló	7 ll.	110.018	13,36	125.578	15,40	225.941	16,27
Benicàssim	Castelló	7 ll.	49.754	6,04	53.542	6,57		
Santa Magdalena	Castelló	7,5 ll.	66.138	8,03	70.800	8,68		
Sant Carles de la Ràpita	Tarragona	8,5 ll.	26.197	3,18	24.510	3,01	490.222	35,29
Barça d'Amposta	Tarragona	arbitrari	15.392	1,87	21.010	2,58		
Coll de la Creu	Tarragona	5 ll.	43.240	5,25	23.452	2,88		
Coll de Balaguer	Tarragona	7,25 ll.	36.425	4,42	37.837	4,64		
Cambrils	Tarragona	4,25 ll.	26.055	3,16	22.645	2,78		
Gaià	Tarragona	5,25 ll.	109.563	13,31	103.896	12,74	490.222	35,29
Cantalops	Barcelona	6,25 ll.	131.226	15,94	131.354	16,11	262.580	18,90
TOTAL			823.447		815.544		1.389.102	

NOTA: Segons MADRAZO, Op. Cit..vol II, p. 714, el número de portatges de la província de Tarragona entre 1840 i 1868 era de 16, dels quals 10 eren de gestió estatal i 6 dels pobles.

FONT: Dirección General de Obras Públicas: *Memoria sobre el progreso de las Obras Públicas en España, en los años de 1859 y 1860, presentada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento.* (1861). Madrid. Imprenta Nacional. p. 372-373 i 386-387. Elaboració pròpia.

GRÀFIC 4.2: Producte anual dels portatges, pontatges i barcatges de la carretera reial de Molins de Rei a València, al seu pas pel sud català. Administració estatal (1859-1860). En rv.



FONT: Dirección General de Obras Públicas: *Memoria sobre el progreso de las Obras Públicas en España, en los años de 1859 y 1860, presentada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento*. (1861). Madrid. Imprenta Nacional. p. 372-373 i 386-387. Elaboració pròpia.

L'objectiu de les taules i gràfiques precedents és posar en consideració algunes de les que poden ser les causes del constrenyiment de les comunicacions entre el Camp de Tarragona i la comarca de Tortosa per la zona litoral. A més del factor geogràfic i de la distribució poblacional també es pot tenir en compte una elevadíssima pressió fiscal que, entre altres coses, incrementa els preus dels transports de persones i mercaderies, com s'ha pogut conservar el cas de la diligència de València a Barcelona.⁴⁸⁴

En quant als peatges, a la província de Tarragona s'assolia, a mitjans de segle XIX, una mica més del 35% de la recaptació bruta bianual catalana, això és gairebé mig milió de reals de velló, malgrat que, la recaptació s'incrementava fortament un cop es passa

⁴⁸⁴ En relació a la pressió fiscal, aquest venia sent un greuge i un problema públicament reconegut d'ençà mitjans del s. XVIII, quan ja es varen fer intents de limitar i acotar la fiscalitat al transit de mercaderies per tal de no ofegar el comerç i estimular la implantació de companyies i cases de comerç de fora del territori, tal i com estava succeint a Xerta després de la Concòrdia signada amb Tortosa. Les valoracions i la lectura de l'impacte de la fiscalitat, es pot trobar a l'informe que elevà el síndic personer de Tortosa al govern de Sa Magestat la'ny 1768. AHN, fons Consejos, 22610, num 3. *Informe del síndic personero Juan Perera sobre la decadencia de las artes, la agricultura y el comercio*. 21/2/1768.

Tarragona en direcció a Barcelona, on el peatge del riu Gaià assoleix un poc més d'1/5 part del total.

Donat que l'ordre dels peatges és el correcte segons el traçat de la via, podem observar com la zona del coll de Balaguer esdevé un cul de sac en la recaptació, és a dir, un constrenyiment del transport de mercaderies i passatgers que accentua encara més el factor aïllament.

Tals circumstàncies, orogràfiques, climàtiques, poblacionals i fiscals condemnaven el tram de carretera reial entre l'Hospitalet al Perelló i fins i tot a Amposta, a ser un tram de carretera a evitar en la mesura del possible. Alhora que esperonaven les relacions del Camp de Tarragona i de les Terres de l'Ebre, sobretot, per via marítima, i per via terrestre, a través de la Ribera d'Ebre, per l'interior, més integrat econòmicament amb el Camp de Tarragona i amb una clara continuïtat poblacional, fet que afavoria la mobilitat i la interacció entre els agents socials i econòmics dels diferents pobles i ciutats. Això, sens dubte, jugà un paper important en el desenvolupament econòmic del Camp de Tarragona.⁴⁸⁵

7.3.2. Continuïtat, dispersió i atracció entre els nuclis de població en funció de les seves comunicacions terrestres.

Seguidament centrarem l'atenció en les comunicacions de les viles de la comarca de la Ribera d'Ebre i la Terra Alta, punts estratègic en els transports, tant per al Camp de Tarragona com de la zona meridional del corregiment de Tortosa, doncs era el punt de pas del riu que obria la porta d'Aragó.

A més d'un punt de pas, la plana de Mora d'Ebre era un nucli agrari potent i punt de centralització de les mercaderies procedents dels arrendaments de moltes rendes senyorials, especialment de l'ordre de Sant Joan, aspecte ja abordat en el capítol corresponent. La ciutat que aconseguís facilitar les comunicacions amb aquell lloc, es guanyaria ser el mercat natural d'aquelles mercaderies, i a més, aconseguiria per inèrcia, ser la boca de mar de la producció cerealística i oleícola aragonesa.

⁴⁸⁵ A aquesta conclusió arribà l'estudi del cas anglès, on durant la segona meitat del segle XVIII, les regions amb una economia més puntera eren les que tenien teixida una millor xarxa de carreteres i disposaven d'un bon nombre d'empreses destinades al transport i mobilitat tant de mercaderies com de passatgers. CHARTRES, John A; TURNBULL, Gerard L. : "Road Transport" a ALDCROFT, Derek; FREEMAN, Michael: *Transport in the Industrial Revolution* (1983). Manchester. Manchester University Press. pp. 70-76.

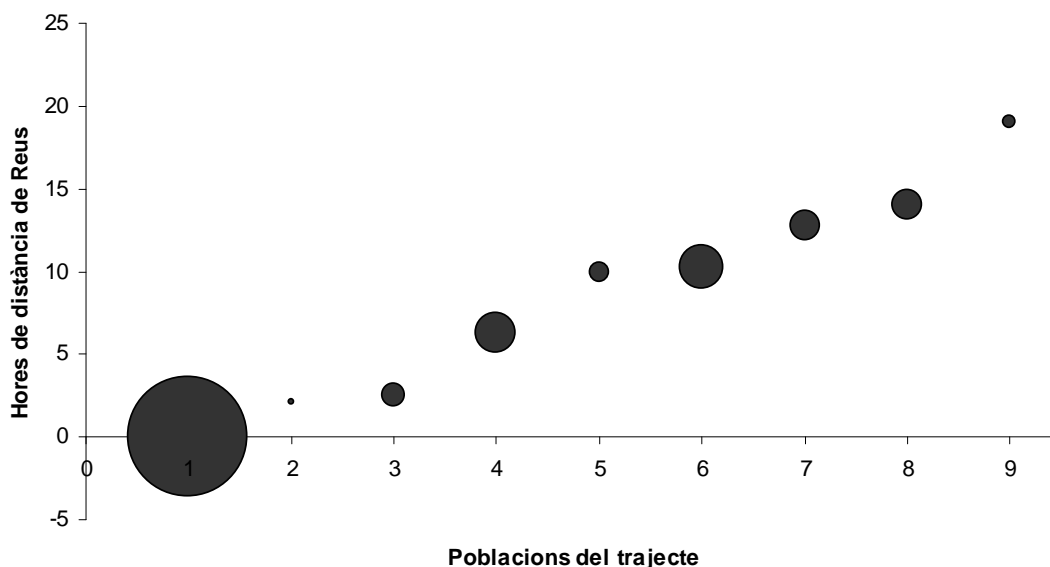
Dues eren les ciutats que pugnaven per aquesta zona: Reus, la ciutat amb més empenta mercantil i industrial de la Catalunya meridional, i Tortosa, que fins a la implantació de les províncies, n'ostentava la capitalitat corregimental, a més de gaudir dels beneficis d'estar-hi connectada per la via fluvial. Aquí, tanmateix abordarem la situació del transport terrestre a partir de la comparativa de les comunicacions entre Mora, Reus i Tortosa respectivament, just al moment immediatament precedent a la construcció de la carretera d'Alcolea. Per fer-ho comptem amb les dades precises de la *Descripción topogràfica* de José Criviller, on es descriuen, com si d'un prontuari antic es tractés, les distàncies i pobles del trajecte. Aquesta autor feu una minuciosa descripció econòmica de cada vila, amb les principals produccions i instal·lacions de què disposava cadascuna d'elles, a més dels principals accidents geogràfics que hom es podia trobar al llarg dels camins que interconnectaven les ciutats i pobles de la província de Tarragona.⁴⁸⁶

A partir d'aquestes dades hem elaborat una gràfica de bombolles amb les que es compararà el temps de trajecte i la població de les viles per on es passava. Plantejarem dos exemples escollits entre els molts trajectes descrits per Criviller: El trajecte que posteriorment seria l'anomenada carretera d'Alcolea, principal via de Reus cap als Masos de Mora, i la carretera de Tortosa a Lleida, que es creuava amb la de Reus just pel mateix punt.

⁴⁸⁶ CRIVILLER, José: *Descripción Topográfica de la mayor parte de los pueblos, caminos, rios, torrenetes, arroyos y barrancos de la provincia de Tarragona. Y resumen de las producciones, Industria y Comercio de su país, con una nómina de toda la población de la misma, según los limites prefijados en el Real Decreto de división territorial de 30 de Noviembre de 1833.* (1839). Tarragona. Imprenta de Miguel Puigrubí. En José Criviller (1785-1857), natural d'Alforja i militar de professió, va tenir un paper destacat durant la Guerra del Francès, i la resistència contra els Cent mil Fills de Sant Lluís. A partir del 1827, s'afilià al Cos d'Enginyers de l'Exèrcit i exercí de professor de la Sala d'Arquitectura Civil i Geometría Práctica de l'Escola Nàutica i de dibuix de Tarragona. A partir de la Divisió Provincial, Criviller i el seu amic Josep Ruiz, tinent de fragata i professor de nàutica a la mateixa escola, van projectar aquesta obra amb finalitats d'estratègia militar, tal i com ell expressa al pròleg de l'obra, però atenent als nous paràmetres territorials de la província de Tarragona. Aquesta eventualitat ens limita la informació geogràfica a tot allò situat més al sud del riu Sènia, i de gran importància per a l'economia regional de Tortosa, però a canvi, la cronologia de l'obra ens resulta beneficiosa degut a la seva immediatesa respecte l'inici de les projeccions viàries que es descriuran al llarg del present treball.

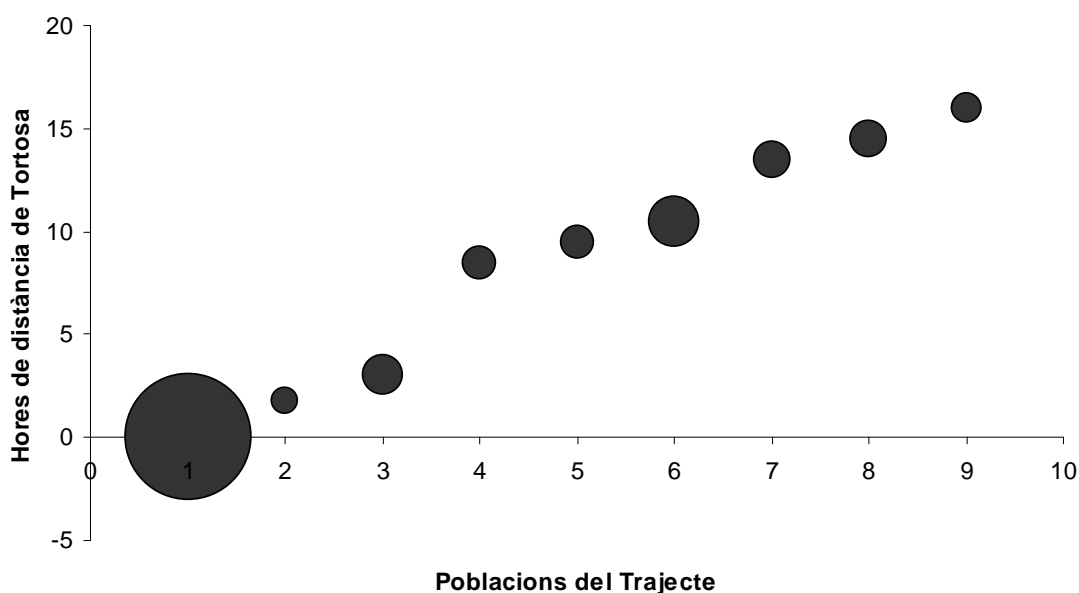
GRÀFIC 4.3: Trajectes i concentració de població. Comparativa entre el Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre.

Carretera de Reus a Aragó, coneguda com la carretera d'Alcolea



1 Reus; 2 Les Voltes; 3 Riudecols; 4 Falset; 5 Mora la Nova; 6 Mora d'Ebre; 7 Les Camposines; 8 Corbera; 9 Caseres.

Carretera de Tortosa a Lleida per Mora i Flix



1 Tortosa; 2 Aldover; 3 Xerta; 4 Miravet; 5 Benissanet; 6 Mora d'Ebre; 7 Ascó; 8 Flix; 9 Ribarroja; 10 Barrus.

NOTA: Per llegir correctament les següents gràfiques, cal tenir en compte les següents consideracions: a) l'eix horitzontal (X), correspon a la identificació dels pobles, el nom dels quals apareix al peu del gràfic; b) l'eix vertical (Y) són les hores de distància del trajecte entre pobles, és a dir, la lectura s'ha de fer comparant la distància que separa la imatge dels centres dels diferents cercles projectats sobre l'eix

vertical de la gràfica. c) la mida del cercle correspon al volum de població, entenent que el nucli principal (Reus o Tortosa) equival a 100.

FONT: CRIVILLER, José: *Descripción Topográfica de la mayor parte...* p. 23 i ss. I p. 80 i ss. Elaboració pròpia.

Per treure conclusions d'aquestes gràfiques, cal prèviament descriure una situació ideal, on els centres dels cercles formaria un eix rectilini imaginari el menys inclinat possible, és a dir, que les hores de distància es reduïssin al màxim, i rectilini perquè significaria que hi hauria igualtat de temps entre nuclis de població. Finalment, el model ideal es complementaria amb la possibilitat de que les mides dels cercles no guardessin una desproporció excessiva entre elles i respecte el pol urbà d'atracció principal.

Respecte aquest model, les dues gràfiques mostren característiques similars. En quant a la inclinació o a les distàncies, la carretera de Reus destaca pel salt temporal entre Riudecols i Mora la Nova degut principalment a les dificultats que planteja l'orografia del terreny. I el mateix succeeix a la gràfica de Tortosa entre Xerta i Miravet, on el pas es dificulta al llarg del congost de la riba dreta de l'Ebre. Malgrat que el temps de distància i el número de nuclis urbans és pràcticament idèntic, val a dir que la carretera de Reus compta amb l'avantatge de passar per un nucli de població de referència a nivell regional, com és la vila de Falset, cap de partit, malgrat que el seu impacte poblacional o econòmic podria ser l'equivalent al de la vila de Xerta respecte Tortosa.

Com podem observar a la següent taula, no existien excessives diferències en quant al recorregut entre Mora i les dues ciutats que es disputen el seu mercat: hi ha la mateixa mitjana de pobles per hora de camí (columna A), el grau de dispersió entre les distàncies de poble a poble són gairebé idèntiques (columna C), i els habitants per hora de camí que cadascuna de les vies comunica és fins i tot superior a la carretera de Tortosa (columna B). Si això hi afegim les facilitats de la navegació fluvial, hom podria considerar que a nivell logístic, abans de la millora de la carretera de Reus a Alcolea del Pinar, la via de sortida més senzilla era la de Tortosa.

Tanmateix, l'obra de Criviller no ens permet quantificar el grau d'incidència econòmica que hi ha al darrere de cada poble. Això, pot anar en detriment de l'argument purament geogràfic, doncs no hi ha dubte que des del s. XVIII, Reus ja s'havia consolidat com el mercat del vi i durant el s. XIX ho farà de la fruita seca. Amb això, es perfila una nova situació en la que el Camp de Tarragona fa inversions de capital a la Plana de Mora, i la

regió de Tortosa es consolidarà, gràcies al tràfec fluvial, com a àrea de sortida, però no com a mercat. Aquesta situació dual perdurarà mentre el transport fluvial sigui l'opció logística més econòmica. Mentrestant, Reus construirà la carretera d'Alcolea sobretot per consolidar l'atracció al seu mercat de vins i aiguardents de l'àrea del Priorat, i atraurà poc a poc la plana banyada per l'Ebre fins a la implantació definitiva del ferrocarril.⁴⁸⁷

TAULA 4.2: Població, temps i distàncies segons cinc carreteres de la província de Tarragona, descrites per Josep Criviller (1839).

	A) Nuclis de població/hora de camí	B) Habitants/hora de camí	C) Desviació típica entre trams del trajecte	Notes
Reus-Mora d'Ebre	0,49	803,61	1,39	Dades acotades a partir de la carretera entre Reus i Alcolea del Pinar
Tortosa-Mora d'Ebre	0,48	971,62	1,36	Dades acotades a partir de la carretera de Tortosa a Lleida.
Carretera d'Alcolea	0,41	619,89	1,3	
Carretera de Reus a Lleida per Flix i Ribarroja	0,60	523,44	0,69	
Carretera de Tortosa a Lleida per Mora i Flix	0,52	917,06	1,04	
Carretera de Tortosa a Gandesa	0,40	557,6	1,25	Quant a habitants, hi falta comptabilitzar Jesús, barri extramurs de Tortosa
Carretera reial de Tarragona a Amposta	0.39	465.44	0.94	No s'hi comptabilitza ni l'Hospitalet de l'Infant -no hi ha dades-, ni tampoc el fortí del Coll de Balaguer, ni la venta del Plater
	0.27	465.44	1.52	

Nota: La columna A = $1/x$ de les hores de distància entre poble i poble al llarg de la carretera. La columna B = al total d'habitants dels pobles per on passa la carretera / el temps total del recorregut. I la columna C = σ entre les hores de camí que hi ha entre poble i poble del trajecte.

Nota 2: A la carretera reial de Tarragona a Amposta es plantegen dos resultats diferents. Això es deu a que al primer, es contempla com a poble, els llocs del fortí del coll de Balaguer i la Venta del Plater, la qual cosa fa que augmenti el valor de pobles per hora i, sobretot redueixi la desviació típica entre pobles fins situar-lo per sota de 1, quan en realitat, existeix un salt de 6 hores de camí entre l'Hospitalet de l'Infant i el Perelló. Al segon resultat, aquests punts no són contemplats, i les dades esdevenen més realistes malgrat obviar uns punts de pas senyalats per Criviller. Les dades de població són les mateixes.

FONT: CRIVILLER, José: *Descripción Topográfica de la mayor parte...* Elaboració pròpia.

⁴⁸⁷ SASPLUGUES, Jordi: "Un enclavament ferroviari d'importància estratègica, Móra la Nova" a *El patrimoni industrial de les Terres de l'Ebre. VII Jornades d'Arqueologia Industrial de Catalunya. Tortosa, 2006.* (2009). Barcelona. Enginyers Industrials de Catalunya. p. 97-100.

Per altra banda, la taula reflexa una articulació geogràfica que ens situa una frontera de dues hores de trajecte per trobar un nou nucli de població, o el que és el mateix, cada nucli podia admetre un radi d'explotació de les terres circumdants a una distància d'una hora. Aquesta afirmació pot resultar enganyosa, doncs no es té en compte el factor determinant de l'orografia, però sí que ho podem considerar com un indicador referent de concentració geogràfica de l'activitat econòmica.

Per valorar efectivament el grau d'influència d'un determinat pol econòmic i poblacional, tradicionalment s'ha utilitzat el model hexagonal de Christaller i la teoria de llocs centrals, però havent vist abans les importants disparitats poblacionals per unitat de distància que es troben entre les vies de comunicació que parteixen de Reus i Tortosa respectivament, hem considerat emprar el model gravitatori postdictiu, que empraren per primer cop els geògrafs John Kolars i Henry Mallin i que més tard utilitzaren l'Equipo Urbano i Josep Oliveras respectivament per perfilar el potencial d'interacció entre pols i de quina manera això té una plasmació real en els mitjans de transport, amb el ferrocarril, els primers autors, i amb les carreteres, el segon.⁴⁸⁸

La fórmula que nosaltres utilitzarem aquí és la mateixa: $I = \frac{P_i \cdot P_j}{d_{ij}^2}$, on I és el potencial d'interacció que es calcularà entre dos nuclis de població, l'i i el j. D'aquests dos punts, a partir de les dades del *Diccionario* de Pascual Madoz, s'obtidran les dades poblacionals (la columna de *almas*), és a dir la P_i i P_j . El producte d'aquests dos valors es dividirà per la distància real (d) entre els dos punts al quadrat.

Malgrat seguir en gran part el seu model, nosaltres hem adaptat el procediment a la resposta que necessitem obtenir. Mentre aquests autors aplicaren la fórmula de manera discrecional, és a dir, elaboraren una matriu calculant el potencial d'interacció de totes les capitals de partit judicial o de província entre si, el nostre rang de territori és més reduït i només s'ha calculat l'índex entre cadascuna de les viles que indexa el *Diccionario* de Madoz dels partits de Gandesa i Falset, amb les dues ciutats que se'n disputen el mercat, Reus i Tortosa. Les distàncies calculades són les reals i no pas les

⁴⁸⁸ Les obres d'aquests autors són: KOLARS, R.L.; MALIN, H. J.: "Population and accesibility: an análisis of turkish railroad" a *Geographical Review*, 60, 2. 1970. p. 229-246. EQUIPO URBANO: "Simulación de una red de transportes. El caso de los ferrocarriles españoles" a *Revista de Geografía*, 6, 1. 1972. p. 34-54. I, OLIVERAS, Josep: *La formació dels desequilibris territorials a Catalunya en el segle XIX* (1994). Barcelona. Generalitat de Catalunya. p. 124-131.

distàncies euclidianes, com empraren els autors de referència. I finalment, hem fet un segon càlcul substituint el valor població pel de riquesa imposable que també proporciona Madoz per a cadascuna d'elles, per tal d'apreciar fins a quin punt varien els pols d'atracció en funció dels volums de població o riquesa.

Tot seguit n'exposem la matriu numèrica i els seus resultats traslladats sobre un mapa comarcal i municipal actual:

TAULA 4. 3: Potencialitat d’atracció de Reus i Tortosa respecte les poblacions del partit de Gandesa i Falset, segons el resultat del model posdictiu de Kolars i Mallin.

					A	B	C		D	E		F
P	R		D _R	D _T	Potencial d'atracció de Reus segons el factor població.	Potencial d'atracció de Tortosa segons el factor població.	Potencial d'atracció de Reus segons el factor riquesa.		Potencial d'atracció de Tortosa segons el factor riquesa.	Atracció segons població cap a Reus/Tortosa	Atracció segons riquesa cap a Reus/Tortosa	
NUCLIS DE REFERÈNCIA												
Reus	28.084	8.674.369	•	•	•	•	•		•	•	•	
Tortosa	20.573	3.106.856	•	•	•	•	•		•	•	•	
PARTIT DE GANDESA												
Arnes	935	191.218	104	43,2	2.427,75	10.307,22	153.355.722,21		318.333.542,64	•	•	
Ascó	2.063	213.364	62,7	58,2	14.737,48	12.529,99	470.786.451,09		195.702.466,78	•	•	
Batea	1.444	491.864	84,1	51	5.733,69	11.421,53	603.241.121,11		587.524.267,43	•	•	
Benissanet	1.498	323.624	51,8	41,6	15.678,74	17.808,31	1.046.210.548,91		580.998.732,29	•	•	
Bot	653	162.651	79,7	38,2	2.887,06	9.206,28	222.115.050,67		346.298.919,48	•	•	
Caseres	381	111.269	87,6	54,5	1.394,36	2.638,94	125.777.762,70		116.386.418,74	•	•	
Corbera	1.675	397.261	96,7	41,5	5.030,61	20.008,58	368.519.841,78		716.639.698,89	•	•	
Fatarella	1.495	262.289	68,4	55,2	8.974,04	10.093,94	486.301.676,29		267.437.957,29	•	•	
Flix	1.933	440.190	67,7	66,8	11.844,41	8.912,03	833.106.892,67		306.484.398,56	•	•	
Gandesa	2.316	371.770	70,3	36,8	13.160,94	35.183,62	652.531.654,25		852.903.366,55	•	•	
Horta	1.747	496.204	90,6	39,7	5.977,17	22.803,92	524.374.734,45		978.138.541,98	•	•	
Miravet	1.726	150.652	56,2	37,2	15.347,13	25.659,76	413.752.054,36		338.228.458,57	•	•	
Mora d'Ebre	3.421	538.221	50	47,8	38.430,15	30.803,13	1.867.491.023,02		731.856.560,27	•	•	
Pinell de Brai	827	119.875	68,2	28,9	4.993,39	20.370,77	223.561.885,41		445.917.030,45	•	•	
Pobla de										•		
Massaluca	581	58.770	84,7	56,8	2.274,41	3.704,91	71.060.255,19		56.595.271,00		•	
Prat de Comte	372	47.712	88,9	27,8	1.321,90	9.902,64	52.367.518,23		191.804.660,05	•	•	
Riba-roja	1.388	123.658	73,6	72,7	7.196,03	5.402,79	198.017.914,44		72.689.975,24	•	•	

Vilalba dels Arcs	1.323	279.379	74,1	46,2	6.766,79	12.751,86	441.362.301,16	406.659.509,02	●	●
PARTIT DE FALSET										
Albarca	165	53.742	39,2	123	3.015,58	224,37	303.374.856,05	11.036.331,23	●	●
Arbolí	232	63.193	27,6	95,2	8.553,20	526,64	719.595.936,01	21.662.880,36	●	●
Arboset	104	24.550	18,3	79,9	8.721,48	335,15	635.897.634,90	11.947.555,66	●	●
Argentera	319	43.372	31,8	81,2	8.859,22	995,35	372.042.969,29	20.437.064,48	●	●
Bellmunt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
La Bisbal	116	40.506	61,9	78,5	850,23	387,27	91.701.397,25	20.422.136,25	●	●
Cabacés	373	101.281	51,8	75,5	3.903,99	1.346,21	327.420.866,82	55.202.049,48	●	●
Capsanes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Siurana	160	70.659	40,6	98	2.726,01	342,74	371.837.607,79	22.857.906,92	●	●
Colldejou	378	18.562	27,7	75,1	13.835,38	1.378,83	209.847.173,01	10.225.063,62	●	●
Cornudella	1.637	400.132	32	89,4	44.896,00	4.213,77	3.389.543.571,00	155.542.606,31	●	●
Duesaigües	530	119.568	28,4	78,9	18.454,32	1.751,54	1.285.926.592,68	59.673.578,60	●	●
Falset	2.995	686.737	30,8	62,8	88.665,44	15.623,39	6.279.526.631,76	540.993.795,10	●	●
La Figuera	833	60.225	53,1	65,8	8.296,88	3.958,14	185.278.770,12	43.216.157,14	●	●
Garcia	907	350.745	52,6	51,7	9.206,50	6.981,10	1.099.658.645,82	407.691.378,14	●	●
Gratallops	1.177	360.028	40,2	68,6	20.454,24	5.145,48	1.932.511.399,68	237.689.047,92	●	●
Guiamets	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Irles	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lloà	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Margalef	115	19.841	65,1	82,6	762,07	346,77	40.610.606,23	9.034.925,73	●	●
Marçà	892	166.749	34,8	60,8	20.685,47	4.964,27	1.194.380.331,27	140.144.869,70	●	●
Masroig	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mora la Nova	698	170.324	46,6	47	9.026,98	6.500,66	680.364.910,74	239.552.802,78	●	●
La Morera	407	43.412	40,1	84,9	7.108,28	1.161,65	234.184.928,59	18.711.798,77	●	●
Olles	80	18.285	-	-	-	-	-	-	-	-
La Palma	152	57.639	71,2	75,8	842,06	544,26	98.626.663,85	31.167.297,81	●	●
Pobleda	1.758	321.987	33,8	91,2	43.215,99	4.348,37	2.444.797.145,76	120.273.454,68	●	●
Porrera	1.321	463.049	27,9	76,8	47.659,93	4.607,63	5.160.080.023,49	243.907.769,77	●	●
Pradell	406	42.851	24,9	71	18.390,19	1.656,94	599.515.146,56	26.409.816,79	●	●
Prades	819	95.339	44,1	104	11.826,76	1.557,81	425.237.255,10	27.385.775,16	●	●

Pratdip	1.110	99.853	30,7	60	33.075,41	6.343,34	919.014.278,94	86.174.692,27	•	•
Riudecanyes	1.190	266.399	17,4	77,9	110.384,33	4.034,31	7.632.590.920,96	136.388.828,63	•	•
Riudecols	1.289	243.297	15,1	98,4	158.766,18	2.738,80	9.255.944.715,55	78.067.034,36	•	•
Tivissa	3.835	719.251	51	51,4	41.407,97	29.863,23	2.398.711.486,97	845.814.957,40	•	•
Torre de Fontaubella	246	11.705	30,5	67,9	7.426,67	1.097,72	109.146.454,33	7.887.747,40	•	•
Torre de l'Espanyol	513	103.438	62,6	61,7	3.676,44	2.772,33	228.965.126,88	84.417.193,81	•	•
Torroja	819	98.994	35,8	74,8	17.946,38	3.011,47	670.009.117,06	54.970.134,77	•	•
Ulldemolins	783	161.130	43,6	101	11.567,72	1.579,13	735.260.645,66	49.074.375,77	•	•
Vandellòs	1.175	156.286	34,2	58,7	28.212,70	7.015,51	1.159.059.568,36	140.917.522,13	•	•
Vilanova d'Escornalbou	588	142.760	20,4	68,4	39.680,39	2.585,61	2.975.665.413,40	94.801.554,87	•	•
Vilanova de Prades	194	45.282	54,2	112	1.854,65	318,17	133.710.317,49	11.215.294,43	•	•
Vilella Alta	349	69.354	43,4	76,3	5.203,61	1.233,31	319.396.349,27	37.012.086,01	•	•
Vilella Baixa	214	47.142	45,1	73,4	2.954,74	817,18	201.044.785,13	27.185.480,17	•	•
Vinebre	390	49.946	60,3	59,5	3.012,24	2.266,36	119.152.725,61	43.831.658,72	•	•

P= Població (ànimes, segons el Diccionario de Madoz).

P_R= Població de Reus

P_T= Població de Tortosa

R=Riquesa Imposable.

R_R=Riquesa Imposable de Reus.

R_T=Riquesa Imposable de Tortosa.

D_R= Distància respecte Reus.

D_T= Distància respecte Tortosa.

$$A = \frac{P \cdot P_R}{D_R^2}$$

$$B = \frac{P \cdot P_T}{D_T^2}$$

$$C = \frac{R \cdot R_R}{D_R^2}$$

$$D = \frac{R \cdot R_T}{D_T^2}$$

$$E = A - B;$$

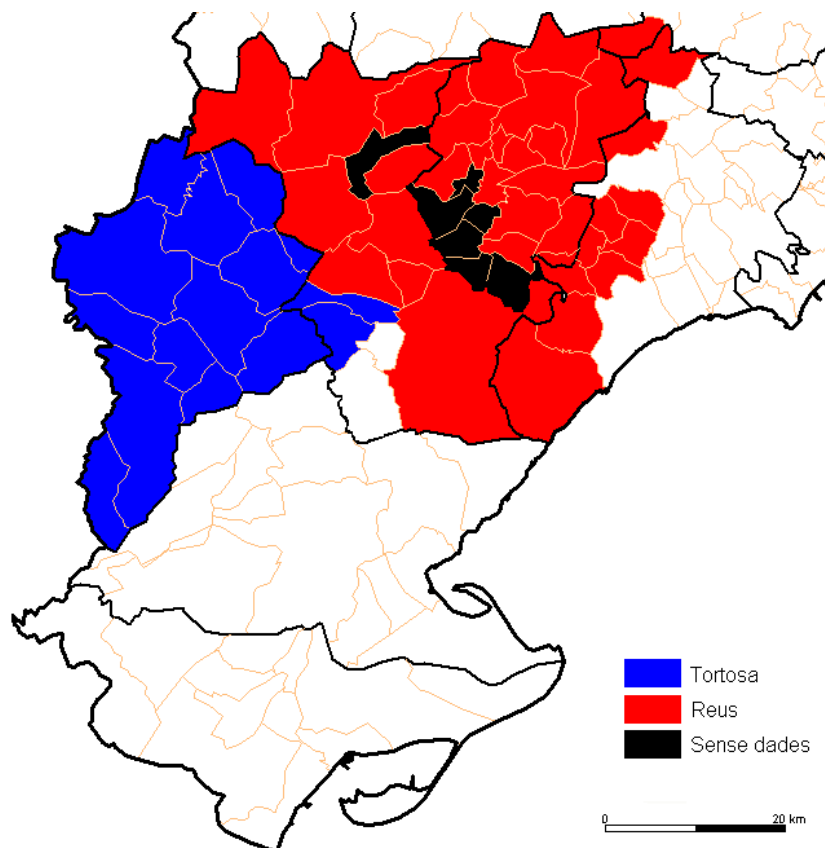
$$F = C - D$$

NOTA: Si el potencial d'atracció de Tortosa és superior que el Reus, la diferència serà negativa; en aquest cas, **el punt serà blau**. Si la diferència és positiva, el potencial d'atracció de Reus serà superior; aleshores, **el punt serà vermell**.

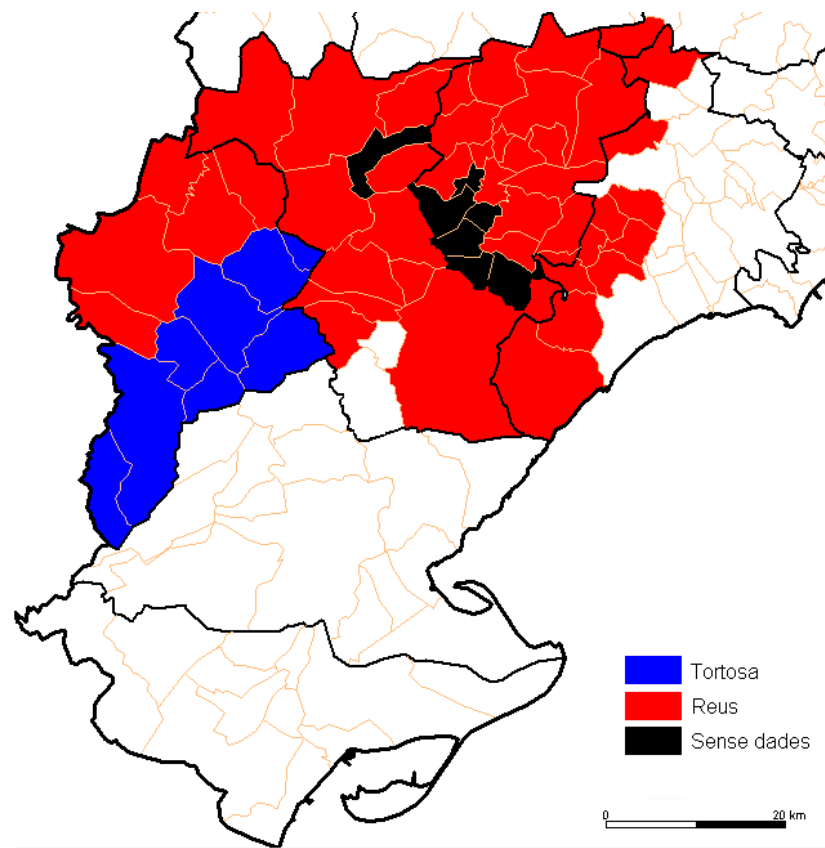
FONT: MADOZ, Pascual: *Diccionario* (1849), vol VIII p. 17 i 292, vol XIII, p. 430 i vol XV, p. 47. Elaboració pròpia

FIGURA 4.5: Mapa del model gravitatori postdictiu respecte Reus i Tortosa de les viles dels partits de Gandesa i Falset

Model gravitatori postdictiu respecte Reus i Tortosa de les viles i pobles dels partits de Gandesa i Falset segons les dades demogràfiques del *Diccionario* de Pascual Madoz (1845).



Model gravitatori postdictiu respecte Reus i Tortosa de les viles i pobles dels partits de Gandesa i Falset segons les dades de riquesa del *Diccionario* de Pascual Madoz (1845).



FONT: MADOZ, Pascual: *Diccionario* (1845), vol VIII p. 17 i 292, vol XIII, p. 430 i vol XV, p. 47. Elaboració pròpia

La principal conclusió que es desprèn d'aquests mapes és que la línia d'influència sobre els mercats la delimita majoritàriament el riu Ebre, deixant la riba dreta, és a dir, els municipis de l'actual Terra Alta sota la influència de Tortosa i la major part de la Ribera d'Ebre mirant cap a Reus, a excepció de Benissanet i Miravet que es dirigeixen cap a Tortosa, Ginestar i Rasquera que formaven part del partit de Tortosa. Els resultats resulten força coherents amb la hipòtesi de partida que identificava una progressiva colonització de mercats per part de Reus, malgrat que el pas del riu continuava sent una barrera cara de franquejar, fet que jugar un paper important en la continuïtat de Tortosa com a nucli de referència per a bona part de la Terra Alta. En futures investigacions caldrà contrastar aquestes conclusions quantitativament des del punt de vista de la comercialització de les mercaderies o la dependència dels preus dels cultius en funció del mercat de referència.

En clau de carreteres, aquest resultat s'explica sense gaires complicacions. La carretera de Tortosa a l'Aragó passa per Gandesa, la qual, com a cap del partit judicial, articula la major part de l'estructura comarcal de l'interior. Pel que fa a les excepcions de Benissanet i Miravet, hi juga el fet de ser municipis petits, la qual cosa debilita el numerador del quocient de la fórmula, i hi guanya protagonisme el factor distància del denominador, que com ja s'ha comentat, resulta ser mínimament favorable a Tortosa a la major part de municipis de la Ribera d'Ebre. Tanmateix, més enllà del resultat matemàtic, el fet de ser un municipi riberenc, n'augmenta la potencialitat de contreure nexes amb Tortosa per les facilitats de navegació fluvial respecte la dificultosa comunicació terrestre.

Pel que fa a Reus, no hi ha dubte que controlava l'actual comarca del Priorat, i aconsegueix gran part de l'interior de la Ribera d'Ebre gràcies a l'existència de múltiples camins que comunicaven els extrems i el centre de la comarca amb la capital del Baix Camp, a més de gaudir, com s'ha vist amb el gràfic de bombolles d'un continu poblacional que garanteix una ocupació més efectiva del territori, fet que, a mode de simple percepció, minimitza la sensació de distància i aïllament.

En quant al segon mapa, el fet de substituir població per renda (tant agrària com industrial) produeix canvis substancials. Començant pels menys visibles, observem com Tortosa perd la petita franja riberenca meridional de la Ribera d'Ebre, la qual cosa

s'explica per la revalorització del numerador donat que tant Benissanet com Miravet són importants nuclis centralitzadors de renda agrària, especialment cereals i vins, mercaderies que malgrat ser exportats via fluvial, el mercat principal és el del camp de Tarragona.

I el canvi més destacable és el que es produeix a la part septentrional de la Terra Alta, la qual passa al marc d'influència de Reus. Aquests canvis s'expliquen pel fet de que, mentre la diferència poblacional entre Reus i Tortosa era de 8.000 habitants, a favor de Reus, això és un 27% més de població, la diferència de producció és molt més pronunciada, on Tortosa es situa fins a 64 punts percentuals per sota de la capital del Baix Camp. Davant d'aquesta diferència, únicament la proximitat geogràfica podia salvaguardar el mercat tortosí. La resta, especialment els municipis del nord de la Terra Alta, caurien a l'òrbita de Reus.

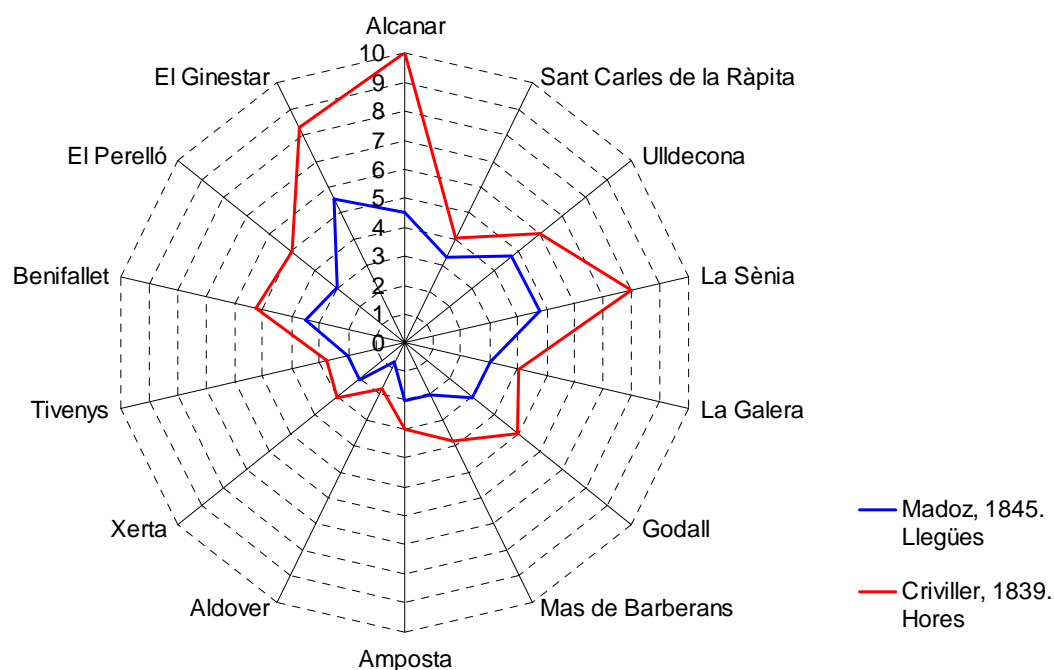
La valoració general que es pot efectuar havent analitzat aquests dos possibles escenaris és que resulta més versemblant el primer dels mapes. En primer lloc perquè respon a la formulació demogràfica prevista pels autors que elaboraren la formulació matemàtica. I, en segon lloc, perquè els resultats admeten interpretacions que van més enllà de les xifres, com ara les dinàmiques vinculades a les relacions tradicionals, com ara la navegació fluvial, la qual apropiaria molt més la vila de Flix, que no pas el que pot semblar de la simple observació del mapa; o el fet de ser Tortosa capital administrativa del vell corregiment, recentment substituït per les noves províncies o la mateixa centralitat eclesiàstica, que penetra molt més endins del Priorat que no pas la capacitat econòmica o demogràfica real de Tortosa. Tals consideracions perfilen una realitat molt més complexa que requereix de més estudis per tal de discernir millor com i quan la realitat pretèrita amb un fort domini de Tortosa a la part més septentrional del seu corregiment es veu progressivament substituïda per una presència mercantil i comercial del Baix Camp.

Per acabar el present epígraf, posem l'atenció sobre l'àmbit geogràfic més immediat de Tortosa, el seu partit judicial, autèntic centre neuràlgic de la seva realitat econòmica més.

Tortosa, com a cap de partit exercia unes funcions administratives i militars que exigien uns mínims d'accessibilitat. De fet, l'adequació administrativa sobre el territori estava

ideada per a que un regiment pogués desplaçar-se entre el cap del partit i qualsevol punt d'aquest amb un sol dia de temps. La distribució espai-temporal del partit tortosí en dóna fe.

GRÀFIC 4.4: Distàncies en llegües i temps dels pobles i ciutats del Partit Judicial de Tortosa respecte la seva capital.



NOTA: una llegua equival a 5.572,7 metres, segons la Reial Ordre de Carles IV del 26 de gener del 1801.
 FONT: *Diccionario* de Pascual Madoz, vol XV. p. 47 i CRIVILLER, José: *Descripción Topográfica de la mayor parte...* Elaboració pròpia.

Val a dir que, malgrat haver pobles ultraperifèrics com el Ginestar que superaven les 5 llegües de trajecte, segons les dades de Madoz, la mitjana es situa a les 3,1 (2,9 si no contemplem el Ginestar). Existeix, tanmateix unes fortes diferències entre els pobles units a la capital a través de la carretera a Saragossa, dels pobles de l'actual comarca del Montsià que ho fan a través del camí ral. Sorprenentment són aquests últims els que registren un temps més elevat. Creiem poder afirmar que, juntament a la major distància en termes absoluts que els separa, hi cal afegir la deficient xarxa de camins que comuniquen aquests pobles amb la xarxa principal.

Amb això podem contextualitzar les insistents missives que van enviar els ajuntaments de molts pobles del Montsià per a que s'arrangessin els camins que els comunicaven amb el traçat interior del camí ral. Aquests camins rurals, estaven travessats pels

múltiples barrancs que descendint des dels Ports, creuaven –i creuen- tota la plana interior del Montsià. D'aquí la necessitat de construir petits ponts que permetessin passar per sobre aquests múltiples torrents que baixaven en temps de pluges i que desfiguraven els camins, traient-los-hi la terra i deixant al descobert la roca viva del camí.

Quant a les dades de Criviller, malgrat ser manifestament proporcionals a les de Madoz, són sis anys anteriors, i tal i com es veuen a la gràfica radial, hi ha casos que guarden entre una i cinc hores de diferència. Mentre Criviller feia referència directa a hores, en Madoz utilitza el concepte llegua, que, per definició és la distància que es recorria durant una hora de trajecte.⁴⁸⁹ Malgrat les diferències i les imprecisions que registren les dues fonts, no hi ha dubte que la centralitat de Tortosa del seu territori queda ben plasmada a la gràfica circular.

7.3.3. El pas fix del riu Ebre.

La qüestió del pont sobre l'Ebre ha estat una constant en la història de l'administració municipal tortosina. Els costos de manteniment i reparació d'aquella infraestructura anacrònica fou un handicap per a l'ajuntament durant segles.⁴⁹⁰ Tot i que sabien que la construcció d'un pont fix seria la solució definitiva per aquella sagnia de recursos que era el pont de barques, mai tingueren els diners suficients com per iniciar les obres d'un pont fix.

⁴⁸⁹ Segons la *Real Orden del 26 de enero de 1801*, de Carles IV, per a la llegua dèia el següent: *Para que la legua corresponda próximamente a lo que en toda España se ha llamado y llama legua, que es el camino que regularmente se anda en una hora, será dicha legua de 20.000 pies*. Aquest extrcte de la llei ha estat recollit a: GLEZ-PUMARIEGA SOLÍS, Pelayo; SUÁREZ GARCÍA, José Antonio; ARGÜELLES FRAGA, Ramon: "La implantación del sistema métrico decimal en España y su incidencia en la cartografía. Análisis del caso del mapa topográfico de la provincia de Oviedo realizado por Guillermo Schulz (1855)" a *XIV Congreso internacional de ingeniería gráfica*. (2002). Santander Universidad de Cantabria. p. 4.

⁴⁹⁰ A tall d'exemple, Madoz explicava que *comparados sus gastos con sus productos, desde el año 1814 al de 1844, ambos inclusive, cuesta hoy a la ciudad un desembolso de 362.359 rv sobre lo producido; y si se pudiese calcular el déficit total desde el tiempo de su construcción, sin duda alguna resultaría una suma enorme, suficiente a sustituirlo con otro de plata*. MADOZ, Pascual: *Diccionario* vol XV(1849).p. 51. Unes dècades més tard, els costos es mantenien com una sagnia per als pressupostos. Així, el manteniment de les obres del pont a càrrec de l'Ajuntament de Tortosa entre 1871 i 1876 ascendí a 16.190,70 pts. AHDT, fons obres públiques, capses en quart, 35 (1242). *Expediente formado por la comsión de diputados provinciales y ayuntamiento de Tortosa relativo a la incautación por la provincia del puente de barcas*.

Amb l'inici de les obres del canal de la dreta de l'Ebre i l'inici de la navegació fluvial convertiren el pont de barques en un greu problema, doncs topà amb els requeriments de la navegació a vapor. L'espai que necessitava un vaixell vapor per passar era superior al del llagut tradicional, de manera que la Real Companyia de canalització de l'Ebre es va posar en contacte amb l'ajuntament per poder realitzar-li modificacions, o fins i tot estudiar la possibilitat de construir un pont metàl·lic fix. Existiren dos projectes: l'un l'encarregaren a l'enginyer francès qui projectà un pont llevadís força espectacular però que estava totalment fora de l'abast econòmic de la Companyia. I el segon era un projectat per l'arquitecte Guillermo Bartle, de València, però que tampoc es va poder realitzar, degut als problemes financers de la Companyia. La concessionària dels drets de navegació optà per la solució més econòmica, la de assumir els costos de les reparacions.⁴⁹¹

D'ençà el 1857, ja existien acords entre l'Ajuntament i la Companyia. De fet, des de l'arrencada de les obres d'habilitació del riu per a la navegació a vapor fins al 1859, el pont va estar gestionat per la Companyia de Canalització de l'Ebre, i aquest sofrí greus desperfectes que aviat es feren notar al municipi.

Els greuges econòmics derivats dels desperfectes no es plantejaren fins al febrer del 1859, junt a punt d'arrencada de la navegació fluvial. Aprofitant la visita del secretari general de la Real Companyia de Canalització de l'Ebre, l'ajuntament de Tortosa envià una comissió per exposar el seu greuge amb la Companyia pel mal estat en que s'havien deixat set barques del pont. Les negociacions culminaren amb un conveni entre les parts, on la companyia retornava el pont al municipi, amb el compromís d'entregar en forma d'indemnització 96.000 reals per pagar-ne els desperfectes.⁴⁹²

A partir d'aquell moment l'ajuntament es faria càrrec del pont, assumint els costos de les reparacions ordinàries, però pel que feia a les extraordinàries, se'n repartirien les despeses. L'ajuntament també es va comprometre a no fer modificacions en les característiques físiques del pont per no perjudicar-ne la navegació fluvial. El pagament de les indemnitzacions no s'arribaren a produir i a mesura que passava el temps, les finances de la companyia estaven més i més debilitades.

⁴⁹¹ ARCCE, RC2798.

⁴⁹² AHCTE, fons municipal, acords: 5/8/1859

La qüestió del pont de barques seguí latent fins la revolució de setembre. Arran de l'abolició dels peatges i portatges que tingué lloc amb la llei de pressupostos del 30/6/1869, l'Ajuntament de Tortosa va voler abolir també el pontatge amb el que tradicionalment es finançaven les reparacions i el manteniment de la infraestructura.⁴⁹³

La iniciativa d'aquesta abolició fou àmpliament recolzada pels pobles del partit de Tortosa ubicats a la riba dreta de l'Ebre, i amb aquesta voluntat unitària, l'ajuntament tortosí demanà que el manteniment i la gestió del pont passés a mans de la Diputació Provincial, en tant que aquella infraestructura formava part de la carretera de Tarragona a Castelló, la qual havia passat de la jurisdicció de l'estat a la provincial l'any anterior (1870).

La Diputació acceptà amb el conveni d'incautació del 22/07/1871 després de que el Director de Camins de la província reconegués el pont. El lamentable estat de la infraestructura feu que la Diputació aprovés un pressupost extraordinari en base a un préstec de 5.000 reals, la despesa dels quals aniria a càrrec d'una comissió permanent resident a Tortosa i la creació de l'ocupació d'un ponter que vigilaria l'obra. Del conveni, l'ajuntament només va haver d'acceptar cedir gratuïtament la fusta necessària per a l'obra, ja que el pont tenia els drets annexos de la fusta de la mola del Catí, paratge dels Ports pertanyent a la propietat comunal de la ciutat.

La forta desforestació que havia sofert aquell paratge de la Mola, i les restriccions a la tala proposades pel Servei de Recursos Forestals i el seu pla d'aprofitament forestal posà difícil el compliment de l'acord en allò referent al subministrament de la fusta (amb les característiques necessàries, i els costos adjacents de *corta, media, labra y conducción*) per a les obres del pont. Els costos creixents i les disputes sobre les clàusules de l'acord d'incautació feu que la Diputació acabés per renunciar-hi el 18/04/1873.

A partir del 6/6/1876 es produí una segona incautació del pont per part de l'autoritat provincial, però aquest cop, com a mesura per a que l'Ajuntament de Tortosa sufragués el descobert que tenia amb el contingent provincial, s'acordà que aquella corporació pagaria les despeses de manteniment. Així ho feu fins que al 1878 un reconeixment

⁴⁹³ La informació relativa a els processos d'incautació i les disputes entre l'ajuntament de Tortosa i la Diputació pels costos de manteniment del mateix, les podem trobar a AHDT, fons obres públiques, capses en quart, 35 (1242). *Expediente general sobre la incautación por la provincia del puente de barcas sobre el rio Ebro en la ciudad de Tortosa.*

practicat per la Direcció de Camins Veïnals va determinar que s'hauria de fer una reparació valorada en 3.000 pts, que l'ajuntament no podia pagar. El consistori municipal determinà abandonar l'obra sota el pretext que allò havia d'anar a càrrec de la Diputació. La Diputació de Tarragona va recórrer al Ministeri de Governació contra el desacatament de la ciutat. Madrid, amb la R.O del 18/03/1880 obligà a Tortosa a pagar, sota l'argument que els diners que havia invertit no eren pas seus, sinó que eren la liquidació progressiva del descobert que aquella ciutat tenia amb l'administració provincial.

El tema del pont seguiria flotant entre les administracions locals i de la província, ja no només pels costos del seu manteniment, sinó perquè la infraestructura començava a ser insuficient per l'augment de població de la riba dreta de l'ebre i l'augment del volum de mercaderies i dels mitjans de transport emprats que diàriament creuaven el pont.⁴⁹⁴ No obsatant, la liquidació del pont no arribaria fins al 1892, quan el pont sofrí un incendi, just quan des del banc de la ciutat ja s'estava projectant la construcció d'un pont metàl·lic fix. Si l'incendi fou intencionat o no, segueix sent un dels grans rumors que tradicionalment han sobrevolat la gestió del banc local.

⁴⁹⁴ Disposem d'un decàleg de millores que des del certàmen literari del Círculo de Artesanos es proposaven per a millorar la vida econòmica de la ciutat. Al text guanyador del "Premio del Banco de Tortosa" del 1883 escrit per Bernardo Torroja, s'explicava que *La necesidad de establecer segura comunicación entre los habitantes de ambas riberas, y la de facilitar el ingreso en la ciudad á cuantos concurren á su mercado, procedentes de los pueblos situados en su mayoría á la derecha del rio; hicieron indispensable se estableciese un puente que si en su origen fue bastante [...] ahora con la construcción de carreteras que atraen el movimiento de más lejanas comarcas, y sustraídas las primitivas acémilas por carros de transporte y voluminosas cuanto pesadas galeras ó mensajerías, verdaderos buques terrestres; no alcanza aquel vetusto viaducto á dar desahogo y seguro paso á la concurrencia que allí afluye de continuo.*

"Premio del Banco de Tortosa. PATRIA, FIDES, AMOR, ET LABOR" TORROJA, Bernardo: ¿Qué mejoras convendría realizar en esta ciudad, atendiendo su actual estado y qué medios serían los más conducentes para llevarlas á pronto término" 10/08/1883 a Año 1883. *Certámen científico-literario del Círculo de Artesanos de Tortosa*. (1884). Tortosa. Imprenta de Bernís-Llanes. P. 253.

7.4. El nou impuls constructor modern.

La modernització de la xarxa viària catalana s'inicià a partir d'un triple estímul: el creixement demogràfic i el creixement econòmic i la destrucció provocada per la Guerra del Francès.⁴⁹⁵ Agricultura, comerç i indústria requerien d'una articulació viària que anés més enllà del propi corregiment, doncs ja s'estava formant una comunitat d'interessos entre un camp en plena expansió agrària, ciutats industrials i comercials amb ebullició de capitals comercials i ciutats portuàries, com Tarragona, que comencen a prefigurar-se com la boca d'entrada i sortida de tot el que es produeix al *rerepaís*.

Així mateix, la lectura en perspectiva dels fracassos dels plans de carreteres anteriors plantejaren la necessitat de variar profundament el model de construcció d'orientació il·lustrada, per un model més econòmic però efectiu que possibilités la culminació de les obres i l'enllaç supraregional de les mateixes.

Els indicis d'unes demandes d'un pla efectiu de carreteres ja s'havien deixat escoltar durant el s. XVIII, però no serà fins les portes del s. XIX quan aquestes es plantejaren des d'una òptica integrada i d'acord amb la implicació de les autoritats locals i regionals amb uns objectius clarament marcats i integrats en una perspectiva àmplia que articulava les necessitats locals amb la voluntat d'articular Catalunya en un únic pla viari. Això es plantejà per primer cop amb el Pla de carreteres per al principat de Blas de Aranza i Pedro Caballeros al 1805, però el projecte quedà avortat per les deficiències econòmiques i els conflictes bèl·lics de la primera meitat de segle.

Malgrat que no podem parlar d'una nova onada de projectes i construccions fins a les dècades centrals del s. XIX, un cop superades les crisis que afebliren el teixit econòmic català de principis del s. XIX, la reconstrucció de les postgueres i el creixement demogràfic i agrari faran d'imperiosa necessitat l'articulació de la xarxa de comunicacions, prefigurades ja abans dels temps convulsos i que tenien com a objectiu acompanyar i afavorir el desenvolupament industrial del Principat, mitjançant connexions per carretera entre Barcelona, el Principat i Aragó. La plasmació de tot plegat serà la formació de la Junta de Carreteres de Catalunya (1848), doncs l'Estat, ja

⁴⁹⁵ Segons ARTOLA, Miguel: *La Buerguesía revolucionaria (1808-1874)* a ARTOLA, Miguel (dir.): *Historia de España* (1990). Vol 5. Madrid. Alianza. p. 234. la Guerra de la Independència havia provocat la destrucció dels elements Essentials de la zarxa de camins (especialmente els ponts), però també molts camins havien quedat abandonats degut a la desaparició de bona part del bestiar de tir i càrrega. El mateix autor admet no poder quantificar aquelles pèrdues.

des del retorn de Ferran VII, no només no va intentar reconstruir el sistema de comunicacions previ, sinó que a més, havia dissolt el cos d'Enginyers de camins, canals i ports, degut a l'orientació liberal dels seus integrants.

7.4.1. La nova concepció de l'obra viària.

No és la intensió del qui escriu convertir aquest text en un tractat d'enginyeria viària, però sí que és necessari referenciar algunes pautes que il·lustrin mínimament la concepció formal de les carreteres que durant el s. XIX s'estaven imposant. Existeixen, segons Navàs, tres funcions bàsiques en el món del transport: la circulació de notícies, persones i mercaderies, i sobre aquestes funcions recauen tres requisits: la regularitat, la velocitat i la capacitat de càrrega o absorció de transit rodar. En funció de quins objectius es persegueixin, la planificació i la següent construcció respondrà a unes determinades característiques o unes altres.⁴⁹⁶

7.4.1.1 El model constructiu.

A nivell pràctic, però, per veure com es produïren els canvis de concepcions viàries, cal, segons Madrazo, retrocedir als antecedents legislatius en matèria d'enginyeria de camins del s. XVIII, la centúria de la il·lustració francesa, també en allò referent a l'enginyeria. Tots els tractats francesos tendien cap a una monumentalitat extravagant de carreteres que assolien amplades de fins a 20 metres, model amb els que Turgot projectà els que havien d'ésser els grans eixos radials de França. Aquests models impregnaren els projectes radials de l'època de Carles III, ja esmentats i que, malgrat no assolir les proporcions tant grans com les de Turgot, sí que es construïren alguns trams de carretera reial de gran qualitat i amplitud.

Al darrere d'aquets efímers projectes i la seva concepció s'hi troba un clar llenguatge de poder. La preferència per les grans vies radials no eren altra cosa que un missatge explícit del poder del monarca il·lustrat i pretesament absolut. La jerarquia d'una

⁴⁹⁶ NAVÀS, Teresa: *Història de les carreteres del territori de Barcelona* (2007). Barcelona. Diputació de Barcelona. p. 17

carretera ve donada per la jerarquia del límit territorial que respecta o transgredeix.⁴⁹⁷ Així doncs, existeixen tantes categories de carreteres com de fronteres jurisdiccionals. La xarxa general de carreteres, per tant, és un clar missatge que indica que la Cort i el poder allí resident es sobreposava a la resta de poders i jurisdiccions existents. D'aquí la tradicional menció de carretera reial a les vies interregionals. Tanmateix, tals projectes a gran escala no eren més que deliris inaplicables més propis del discurs il·lustrat que d'actuacions a peu d'obra.⁴⁹⁸

Per altra banda existia el model anglès, que apostava per una xarxa de carreteres modesta, fàcilment executable i de cost relativament reduït però que facilità la ràpida expansió de camins adequats per als trànsit rodat, més pensat per a l'evacuació de mercaderies que no pas per a la projecció d'un estat radial. El seguiment a Espanya del model francès fou durament criticat per Jovellanos al seu *Informe sobre la Ley Agrária*. Jovellanos criticà durament el Reial Decret de 1761 que prioritzava les carreteres segons la seva jerarquia o ordre.⁴⁹⁹ L'il·lustrat asturià reivindicava traçats modestos però massius i prioritzava allò necessari sobre allò que es considerés útil, és a dir, a la inversa del projecte de Carles III. Jovellanos creia que calia començar pels traçats que afavorissin una eficient extracció de les mercaderies cap als punts de concentració i d'exportació, prioritzant aquells camins que més beneficis poguessin oferir. Un cop això aconseguit, caldria estimular la interconnexió provincial, per a que fluïssin els productes per arreu i s'anivellessin els preus arreu de l'estat.

⁴⁹⁷ Interpretacions relatives a les xarxes d'integració espacial com una expressió de la humanització del territori, es poden trobar a MENÉNDEZ, José Ramón; SORIA, Arturo: "El territorio como artificio cultural. Corografía histórica del Norte de la Península Ibérica" a *Ciudad y Territorio. Estudios territoriales*, 99, vol II. Primavera 1994. pp. 63-65.

⁴⁹⁸ De valoracions d'aquesta mena, al Príncipat disposem de la mirada crítica de les cartes dels viatges de Henry Swinburne a Catalunya. Aquest viatger anglès, definia d'aquesta manera les infraestructures viàries que estaven a mig fer a la carretera Reial de Molins de Rei, l'any 1775: *el camino era muy bueno, pero construido en un plan tan caro, que dudo siga mucho tiempo así [...] Al día siguiente atravesamos un valle sobre el que se quiere trazar la carretera en línea recta construyendo un puente de 2 o 3 arcos uno encima de otro. Si la hubiera desviado algo hacia la izquierda haciéndola bajar gradualmente por el declive, hubiera sido cosa de poca importancia y habría bastado un solo arco para el paso del agua. Esa gran obra, que esta a medio terminar, parece abandonada y su magnífica arquitectura me hace sospechar que aquí se construye más para deleite de generaciones futuras que para el uso de la presente, la cual lleva todo el peso de la experiencia sin recoger ningún provecho de obra tan costosa.*

SWINBURNE, Henry: *Viaje por Catalunya en 1775*. (1946). Barcelona. José Porter, editor. Traducció i il·lustració en litografia per Paz Fabra. Carta X, p. 97-98.

⁴⁹⁹ *Informe de la sociedad económica de Madrid al Real y Supremo Consejo de Castilla en el expediente de Ley Agraria extendido por su individuo de número Sr. Don Gaspar Melchor de Jovellanos, a nombre de la Junta encargada de su formación, y con arreglo á sus opiniones*. (1834) Madrid. Imprenta de Don José Palacios. p. 216-225

Una concepció tant pragmàtica poc o gens ressò aconseguí aquí, ja que fins i tot al s. XIX, les construccions de carreteres continuaren seguint l'ordre d'importància, la qual cosa resultà ineficaç per dos motius: a) per l'escassetat de recursos per construir vies de llarga distància, i b) afavorí l'increment de desequilibris entre el camp i la ciutat i obligà a aquestes últimes a importar productes de l'estranger agreujant la balança comercial de l'estat. Aquest raonament es pot resseguir perfectament a partir de la valoració que feu, ja al segle XIX els impulsors del primer programa de carreteres modern del Principat: *Los muchos millones que se emplearon en las obras tan profusamente multiplicadas y de las grandes dimensiones del camino que se hizo de esta ciudad [Barcelona] a Villafranca; siguiendo aquel sistema apenas bastaria todo el producto de las rentas reales de este Principado para la ejecución de los que he indicado. No hablo de caminos de aquella naturaleza, ni los creo necesarios.* Els camins, segons el projecte d'Aranza i Caballeros, havien de ser econòmics i construir-se amb rapidesa.

Pel que fa als traçats, aquests sí que canviaren del s. XVIII al s. XIX. Segons Madrazo, al s. XVIII estigué impregnat per una obsessió per la linealitat.⁵⁰⁰ Els tractats d'enginyeria de camins sotmetien qualsevol circumstància a l'objectiu d'un traçat rectilini que minimitzés la distància entre els punts a comunicar. Evidentment, com els models llavors proposats mai es portaren a la pràctica per falta de recursos, no foren qüestionats fins al s. XIX, quan el propi transport i la pròpia construcció de camins marcaren les pautes de la viabilitat dels mateixos projectes. El trànsit rodat i el transport de mercaderies imposaren les seves regles: en primer lloc, l'obsessió per la linealitat fou substituïda per la minimització dels desnivells. Això féu que es preferissin traçats més llargs a traçats curts però amb pendents pronunciades. Les pendents, si superaven el 6% ja era considerat excessiu, encara que sovint s'havien d'ajustar a l'orografia del terreny i utilitzar terraplens anivelladors només quan fos econòmicament viable. De la mateixa manera, la carretera moderna evitarà les corbes excessivament tancades. El trànsit rodat amb eixos de rodes de carruatge fixos, requereixen radis de curvatura amplis per no bolcar i evitar descarrilaments en cas de davallada plans inclinats.

En tot cas, això suposà una reconsideració dels traçats tradicionals de molts camins de ferradura. Els traçats tradicionals, derivats d'antigues senderes medievals i vies de pas

⁵⁰⁰ SANTOS MADRAZO: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. vol I (1984). Madrid. Colegio de caminos, canales y puertos. p. 183 i ss.

dels ramats, eren molt més flexibles al relleu i no estaven sotmeses als condicionants ni de manteniment, ni de preparació per al transit rodat. Per això, recorrien serpentejants entre els punts d'interès, sortejant el relleu i perseguint-ne les depressions naturals que afavorien el pas. Tanmateix, no renunciaven a travessar serralades en pro d'un trajecte més curt.

Pel que fa a les condicions dels camins tradicionals, solien ser força dolentes. La majoria eren camins terrers, que tret a les zones molt seques, l'aigua de la pluja n'havia tret progressivament la terra i el traçat quedava exposat a les roques del sòl, dificultant el pas d'un transit rodat que no tenia cap mena de mecanisme d'amortiguació. Els camins eren estrets i sovint tortuosos, que feien molt difícil l'encreuament de vehicles i impossibilitaven unes comunicacions ràpides.

Al cas tortosí, Pascual Madoz distingeix tres estats de conservació: en primer lloc, categoritza com a bo, l'estat de la carretera de Barcelona a València. Madoz planteja que al 1846, la via principal era la que travessava el riu per Amposta i seguia vers el sud per la Venta Nova i Sant Carles de la Ràpita. L'eix alternatiu que passava per Tortosa i es dirigia cap a València per l'interior, segons ell ja secundari, també es trobava en un bon estat. En segon lloc afirma que es trobava en un estat acceptable els eixos de Tortosa perpendiculars al riu, és a dir, els camins carreters cap a Amposta i cap a Xerta i Tivenys per ambdós costats de riu. I, en tercer lloc, la resta, els camins de ferradura que comunicaven els pobles, especialment els de l'interior del Montsià, eren els que tenien un estat més deplorable, amb l'agreujant del fet de ser una vessant de serra amb multitud de barrancs que creuen les vies perpendicularment.⁵⁰¹

Això explicarà que d'entre els plans de carreteres veïnals, siguin els del Montsià els especialment afavorits a l'hora de rebre les inversions que pertoquen al partit judicial de Tortosa.

7.4.1.2 El model de finançament.

Aranza i Caballero, seguint amb la convicció de que l'estat havia d'assumir un rol més actiu de les carreteres, van fer una interessant reflexió sobre el model de finançament vigent. Sabien que el model de gran obra pública que seguia l'exemple francès era un

⁵⁰¹ MADDOZ, Pascual: *Diccionario...* vol XV. p. 46

error donat la poca disponibilitat de recursos de que gaudia la hisenda pública, i així mateix, creien que plantejar un pla de comunicacions d'aquella magnitud era arriscat fins al punt de dir que *el modo de no hacer ninguno es quererlos todos*. Per això van concebre un model que, malgrat seguir un pla centralitzat, el model de finançament continués emergit del territori que es veuria beneficiat per aquella obra.⁵⁰²

Proposaven un arbitri de recàrrec de 4 rv per cada fanega de sal per temps indeterminat per a tota Cataunya, menys l'Alfoli de Tarragona, que ja estava recarregada amb 3 rv per a la construcció del Port, on només s'exigiria 1 rv, destinant-se a la construcció de les carreteres d'aquesta província. Tenint en compte que aquest model afectava per igual a totes les classes socials, i per tant resultava més gravós per a les classes més pobres, afirmava que degut a la quantitat de gent del Principat, això no arribaria a l'any a quatre quarts/individu, fet que era preferible al jornal que perdia el treballador quan se l'obligava a treballar de franc un dia per *obligación concejil* a les obres de les carreteres. Aquest model de finançament havia estat proposat per Manresa, Vilanova i Vilafranca i ja l'havien posat en pràctica a altres parts del regne com Galícia, en obres de la mateixa naturalesa per a les obres d'aquest objectiu. També proposava que alguns capitalistes avancessin els diners a un preu moderat, diners que se'ls seria abonat a mitjà termini a través de la recaptació de l'arbitri de la sal, i l'aplicació de portatges als nous camins. Amb aquest pla econòmic, afirmaven que en tres anys es podrien executar els principals camins del pla.

El pla de carreteres de Aranza i Caballeros no passà de plantejar-se, de la mateixa manera que havia passat amb el pla de carreteres del Baró de la Linde, però la seva articulació i visió àmplia del projecte el convertí en un dels primers exemples de com es plantejarien els plans de construcció viària que s'esdevindrien un cop finalitzessin els convulsos anys de la primera meitat del s. XIX. Les revolucions i guerres, donaren una autoritat renovada a les primeres instàncies administratives, els municipis, els quals mai

⁵⁰² Cal dir, però, que el sistema de peatges, malgrat no ser el desitjat per part de l'administració de l'estat, en cap cas era vist com model anacrònic, ni tan sols indesitjable, i més quan sabien que era el model sobre el que s'havia sustentat la construcció i manteniment del que fins aleshores era la millor i més extensa xarxa de carreteres d'Europa: l'anglesa. Segons ALBERT, William: *The Turnpike Road System in England: 1663-1840*. (2007). New York. Cambridge University Press p. 188-189., el sistema de peatges començà a Anglaterra com una solució provisional pactada entre el Parlament i les administracions locals –malgrat que no exempté d'opoció per part del sectors afectats– i acabà per ser una situació permanent amb la que es garantia el manteniment de les carreteres mentre el la circulació augmentava progressivament al llarg del segle XVII i, sobretot, el XVIII.

deixaren d'assumir el deure de garantir un mínim de viabilitat dels camins del seu veïnat.

7.4.2. Els eixos viaris estratègics segons el pla d'Aranza i Caballeros.

Per tal d'atreure l'atenció de Madrid, la proposta dels diferents eixos viaris sempre buscava una perspectiva de llarg abast, i en la mesura del possible, indicant les millores que tindria en l'aprovisionament de la capital de l'estat, o bé els beneficis estratègics per a l'exèrcit.

- Carretera de Lleida a Tarragona. Aquesta carretera, iniciativa que havia engegat tot el procés, segons aquell informe, era una via de gran necessitat per a la sortida dels productes agrícoles d'Aragó, Castella i Navarra, i, a la vegada, suposaria un abaratiment per a l'entrada dels grans grecs que arribaven al port de Tarragona. Aquest projecte, restava desenvolupat en la primera part de l'informe, que cobria les peticions inicials del Governador de Tarragona i la Batllia de Valls i exposava els beneficis que suposaria per a la població de l'Alt Camp, la Conca de Barberà i l'Urgell, que, juntament amb les poblacions de les Garrigues i Lleida, havien de sufragar l'obra
- Carretera de Manresa a Barcelona. L'informe posa un gran interès en la importància estratègica que envolta les bones i fàcils comunicacions entre la ciutat del Cardener i la ciutat Comtal. Manresa, deia, era al centre de la part més poblada i amb més indústria del Principat, i que, no obstant això, aleshores estava mal comunicada. La sortida dels productes de Manresa pel port de Barcelona era una prioritat de primer ordre. Pel que fa als l'abastiment de Manresa, la seva principal font de gra era la procedent del Pla d'Urgell. La diferència de tenir uns camins habilitats per a la mobilitat (construir alguns ponts i realitzar obres de desguàs a alguns camins) podia suposar un canvi de que cada quartera de blat, passés de costar un duro a peu de mercat de Manresa, a una pesseta. Així, de l'eix Barcelona-Manresa havia d'anar complementat per ramals que, sortint de Manresa, anessin a parar a Cervera, per una banda, i Cardona, per altra, amb línies que ascendissin a Berga i Solsona, i d'allí, a la Seu d'Urgell. I en tercer lloc, un altra ramal, de Manresa a Vic, Olot, Figueres i Girona. Aquest

continu viari acabaria per escurçar una jornada de temps la distància entre Girona i Cervera.

- Vilafranca-Vilanova. La Platja de Vilanova i la Geltrú era l'escenari de l'embarcament d'una gran quantitat de vi i aiguardents del Penedès, i bona part dels excedents agraris de Cervera i alguns de Manresa. Vilafranca, per la seva banda, era el principal mercat de la Regió, i la comunicació terrestre entre el mercat i el port era quelcom ja reivindicat per les dues ciutats, i fins i tot s'havien plantejat propostes de finançament, però mai amb la concreció amb les que havia plantejat Valls i Tarragona. De la mateixa manera que s'havia plantejat per a Manresa, el pla proposava estendre ramals cap a Igualada i Cervera, amb el que es pretenia articular un enllaç continu de la Catalunya interior cap als ports del Penedès, Barcelona i Girona.
- Tortosa- Zaragoza. Aquesta línia, segons l'informe, era la línia amb més importància per a l'Aragó, Castella, i fins i tot per a Madrid, encara que la importància de la navegació fluvial reduïa la prioritat de la via, fet que, com veurem, ja succeirà repetides vegades en els futurs plans de carreteres.
- Barcelona-França. Aquesta via consistia en posar en ferm l'eix de comunicacions tradicional de la Catalunya litoral, que segons el testimoni, estava en molt mal estat i que caldria modificar, com a mínim, entre Barcelona i Mataró.
- I, finalment, l'eix Reus i Tarragona, cercant objectius de comunicació entre mercat i port similars als de les comunicacions demandades al Penedès, i amb extensions de ramals cap Escaladei, intentant unir Valls i Reus per l'interior del Camp de Tarragona, i una altra línia cap a Mora d'Ebre, per on evacuar les mercaderies del Priorat i incrementar així el volum de tràfic del port de Tarragona.

7.4.3. El temps de les primeres iniciatives locals (1808-1848).

Anomenem al temps de les iniciatives locals el període que, arran dels processos polítics convulsos dels primers 40 anys del s. XIX. Conscients de la necessitat de reconstrucció postbèl·lica, foren els municipis qui s'encarregaren de reparar els camins de la seva àrea d'influència per tal d'assegurar el restabliment dels intercanvis i les

dinàmiques de camp-ciutat de cada territori, ja que, en aquells moments, no s'esperava –o es veia massa llunyana- la intervenció per part de l'estat en forma de plans de carreteres com es preveia a les vespres de la revolució liberal.

Per poder apreciar aquest context, disposem de dos documents situats al 1804 i al 1834 que aporten una aproximació a aquest context i a les dificultats que comportava emprendre actuacions com aquestes, en un moment en el qual encara no existia una institució de caràcter públic que pogués aportar el finançament necessari per realitzar les construccions viàries. Es tracta de l'informe que ressegueix el procés fins l'aprovació de la construcció de la carretera de Tarragona a Lleida, passant per Valls, del 1804⁵⁰³ i la Memòria sobre la situació dels camins i canals de la província de Tarragona adreçat a la *Dirección General de Caminos y Canales del Reyno* del 1834.⁵⁰⁴

Aquestes fonts, la primera molt més centrada al cas de la carretera de Valls i la segona de caràcter més genèric al territori que comprenia la província de Tarragona recentment creada, sempre focalitzaven l'atenció en tres tipus de qüestions:

En primer lloc, les lògiques d'estratègia de mercats. Es tractava de fer una projecció dels beneficis que produiria la construcció d'aquella obra, donats uns condicionants en els que un territori necessita d'un altre, o bé, destacar que les relacions entre dos o més territoris estava en creixement i que seria bo estimular-ne les relacions millorant-ne l'eficiència en els transports. D'aquesta concepció neixen els projectes que es prefiguren a la memòria de la situació dels camins de la província (1834), i que insistia en les línies proposades al 1804, les quals, a la vegada, serien els mateixos que assumirà la futura Junta de Carreteres una dècada més tard.

- La carretera de Tarragona a Lleida, passant per Valls fou una iniciativa tant vallenca com tarragonina amb el que es pretenia consolidar tant la capital de l'Alt Camp i el port de Tarragona com a nuclis receptors i exportadors de les produccions agropecuàries de la Conca de Barberà, de les Garrigues, en els territoris immediats, a més dels del Segrià i Osca.

⁵⁰³ AHT, fons Moragas, top3558.

⁵⁰⁴ AHT, fons Moragas, top3372.

- La carretera de Reus a Mora d'Ebre i la seva projecció vers Saragossa per la Terra Alta perseguia, en un primer terme canalitzar les produccions de vins i aiguardents del Priorat i la comarca de la Ribera d'Ebre, però també ser una alternativa a la via fluvial per l'Ebre per als productes aragonesos.
- La carretera de Tarragona a Cervera amb el que Tarragona esperava comunicar-se amb l'Alta Catalunya, la Segarra, rica en grans, bestiar i aiguardents, a més a més de ser una sortida per als teixits de cànem i cotó produïts a les viles de l'Alt Gaià. Aquesta via assumia un rol major a l'esperat al pla de 1804.
- La carretera de Montblanc a Tàrraga. Malgrat no tenir gaire esperança en la seva realització, proposava convertir el camp de Tarragona en el pol d'atracció marítima de la conca de Trem i la Seu d'Urgell.
- La carretera de Reus a Igualada, buscava consolidar l'eix industrial entre Reus, Valls i Pont d'Armentera, amb interessos comuns pel sector tèxtil.
- La carretera de Tortosa a Saragossa, tractava de fomentar una sortida alternativa dels productes aragonesos per Tortosa i el port dels Alfacs.
- El Pont de Tortosa o una possible alternativa per Amposta, cercava millorar el pas de l'Ebre de la Carretera Reial i consolidar les comunicacions de la plana interior de la comarca de Tortosa per afavorir-ne l'extracció dels productes agrícoles.

Com es pot apreciar, la concepció amb que neixen els primers projectes és eminentment interregional. No contempla les necessitats d'una xarxa capil·lar que optimitzés l'aprofitament dels recursos de les viles i ciutats més pròximes als llocs des d'on es projectaven les grans vies, tot i que sí que hi ha discussions sobre possibles traçats. Això estava relacionat amb l'altre ítem que es contemplava en aquests projectes, els costos de construcció i els tipus de carretera que s'esperava construir.

Quant als costos, són la segona de les grans qüestions que s'abordava en aquella mena d'informes; eren un factor clau que determinava la viabilitat o no d'un projecte. Per això es tenia en compte els accidents geogràfics i l'accessibilitat del terreny i el grau d'adequació dels camins existents que recorrien el trajecte de la futura carretera.

En cronologies tant primerenques es denota una forta influència de les concepcions rectilínies de la enginyeria il·lustrada i disposem de cassos en el que es recomanava la

variació d'un determinat trajecte per camins més escarpats, però més directes per tal d'estalviar-se llegües de camí. Aquest és el cas precisament de la carretera de Tortosa a Saragossa, on l'informe del diputat a Corts per la Província, Antoni Satorras proposava, en lloc de la línia Xerta/Gandesa/Corbera, proposava fer-la per Prat de Compte i Bot, amb el que s'estalviava 2 llegües de distància, encara que per altre costat seria contraproduent donat el volum de persones que el camí comunicaria entre un trajecte i un altre.

A més del factor drecera dels camins, es tenia en compte els costos que ocasionaria la necessitat de construir terraplens o preparar el sòl per assegurar la durabilitat del ferm. Així, a l'informe es contemplava la pluviometria, el fet d'estar creuat per barrancs o no i el tipus de carruatges que transporten les mercaderies.⁵⁰⁵ La concurrència habitual de carruatges de dues rodes i dos mules proposen una possible flexibilització del camí, cosa que no succeeix amb carruatges de més envergadura i animals de tir que sempre tenien menys maniobrabilitat i possibilitats d'accidents. Aquest punt de vista pot semblar simplista, però els informes pressuposen sempre un augment quantitatiu, més que no pas qualitatiu del mitjà de transport en si. Tenien clar que el futur seria el ferrocarril, com de fet ja estaven tramitant el traçat entre Reus i Tarragona, mentre que la xarxa de camins i carreteres havia de possibilitar la concentració de la producció als punts d'extracció, ja fos portuària o ferroviària.

I, en tercer lloc, hi ha el factor finançament. Donat que només en comptats casos hi havia recolzament institucional, segons el projecte que s'abordés, calia trobar formules de finançar la construcció de l'obra al mateix temps que s'aniria construint. Aquestes qüestions es discutien en les sessions d'una junta formada pels principals interessats, capitalistes privats, comissionats d'ajuntaments, representants del govern polític del corregiment i els enginyers que haurien de realitzar l'informe tècnic de la carretera. Aquest últim preparava una proposta de traçat i realitzava una estimació de costos, als quals la junta havia de donar resposta.

⁵⁰⁵ D'informes d'aquesta mena en podem destacar, CRIVILLER, José: *Descripción topográfica de la mayor parte de los pueblos, caminos, ríos, torrentes, arroyos y barrancos de la provincia de Tarragona y resumen de las producciones, Industria y comercio de su país, con una nómina de la población de la misma, según los límites prefijados en el Real Decreto de división territorial del 30 de noviembre de 1833*. (1839). Tarragona. Imprenta de Miguel Puigrubí.

Aquesta obra fa una exhaustiva descripció dels traçats dels camins, accidents geogràfics i els pobles per on passava, on n'analitza la importància demogràfica i la seva potencialitat agrària i industrial.

Els representants dels municipis, en funció del grau d'afectació o els beneficis que una obra com aquella els podria reportar oferien la venda o part dels rendiments dels respectius béns propis, renunciaven al finançament d'altres millores per al municipi per dedicar-ho a carreteres o bé proposar incrementar les taxes existents (cadastre urbà, agropecuari o industrial) per tal de destinar els ingressos suplementaris a la construcció de la via.⁵⁰⁶ D'aquí es desprèn que a la discussió dels trajectes es preferís el pas pel major numero possible de poblacions –i entre aquestes, les més importants-, ja que això representaria un major nombre de contribuents i un menor cost per càpita, a més d'un major rendiment de la carretera en allò que afecta al transport de mercaderies.⁵⁰⁷

Entre les mesures de finançament també es preveien establir barreres duaneres, amb les que es pretenia que els propis usuaris de la carretera contribuïssin al seu finançament. Això es podia fer de dues maneres. Si del que es tractava era de reparar o millorar el ferm existent, s'establien barreres en punts estratègics, però quan es tractava de fer la carretera de vell nou, aquesta era una mesura que es realitzava a posteriori. Aquí és on entren en joc els socis capitalistes. A les regions econòmicament més desenvolupades, i amb un teixit empresarial consolidat o amb expansió, com és el cas de Reus, es podia donar el cas de que hi haguessin empresaris molt interessats en aquella infraestructura; si aquestes condicions es donaven, els empresaris avançaven els diners a mode de subscripció d'accions amortitzables i amb interessos a partir de la recaptació dels beneficis duaners un cop l'obra estès finalitzada. Existia també una petita variant de la formula d'avançament de capital a través del treball. Si un poble oferia ma d'obra gratuïta per a l'obra de la carretera, es podria beneficiar a posteriori de la participació dels rendiments dels burots.

La justificació de les barreres duaneres consistia en admetre que durant un temps els vianants acceptarien pagar en diners la diferència de preu que costaria fer el transport d'una determinada mercaderia abans i després de realitzada l'obra de la nova carretera. Sobre això disposem de l'exemple de la proposta de burot de carretera al tram entre Reus i Falset: creien que si conduir entre aquests dos punts 100qq costava $33^{1/3}$ pesos

⁵⁰⁶ Valls, per exemple, l'any 1804 demanà al govern de SM poder dedicar l'efectiu disponible per a les obres de construcció de les cloaques i l'empedrat dels carrers a la carretera de Valls a Lleida (Tarragona-Lleida). AHT, fons Moragas, top 3558.

⁵⁰⁷ A aquesta lògica l'acompanya el projecte de carretera de Reus a Mora, on s'especulava un doble traçat per a les 5 lligues que separen Riudecols i Falset.. AHT, fons Cambra Agrària. Top 89. exp. 7, la referència es troba als antecedents de la carretera de Tarragona a Lleida i la de Reus-Mora-Aragó.

forts, un cop la carretera estigués acabada, el mateix volum i el mateix trajecte en costaria 16 pesos forts. Proposaven salvar la diferència amb taxes duaneres que amortitzessin els capitals invertits i els interessos corresponents.

Evidentment, per molt millorada que restés la carretera, és gairebé impossible que els costos de transport es reduïssin a la meitat, de manera que el model d'amortització de costos es convertiria en un negoci d'inversió, de la mateixa manera que ja ho eren els arrendaments de les rendes senyorials, o dels propis burots i portatges existents al Principat.

Finalment, els projectes es realitzaren però foren molt poques les obres que es començaren a executar. Eren anys difícils per realitzar inversions, i les guerres superaren en preferència a tota la resta de projectes que calia finançar.

El cas de l'Ebre és especial degut a l'impacte econòmic de la Primera i Segona Guerra Carlina (1830-1849). L'economia de guerra i les restriccions que posaren els militars vers qualsevol alteració del mapa estratègic de la regió, seran esculls insalvables per a unes arques municipals exhaustes. A això caldria afegir, segons argumentava l'informe de Satorras, la falta de cooperació entre els diferents municipis i relaxar la enorme pressió fiscal al que aquelles terres estava sotmesa tota activitat econòmica, i que impedia la instal·lació de taxes duaneres per finançar la xarxa viària.

Tanmateix, és ressenyable les iniciatives de caire privat que realitzà el bisbe de Tortosa, el qual, al 1829, es mostrà disposat a pagar dos trams de carretera que esdevindran fluxos de concentració de productes agraris cap a Tortosa. L'un va des dels pobles de Bítem i Tivenys, a la riba esquerra de l'Ebre, i que segueix el curs fluvial fins Tortosa; i el segon comunica a la via de tercer ordre de Tortosa a Gandesa el poble de Els Reguers, situat a les fal·des del mont Caro. La petició del bisbe a la Comandància d'Enginyers de l'Exèrcit, la proposà en clau d'obra pia (ben mirat, com totes les peticions, vinguessin d'on vinguessin, per construir carreteres) per tal de donar treball als jornalers desocupats, però a la pràctica, el que s'estava fent era un camí en condicions, en primer lloc, per a la seva residència d'estiu, situada a Bítem, i en segon

lloc, una carretera que facilités la sortida de les produccions agràries i farineres dels molins d'Alfara de Carles i dels Reguers.⁵⁰⁸

La xarxa viària a les Terres de l'Ebre no podia prosperar en aquest marc d'autofinançament dels projectes. Caldrà esperar a la nova onada d'impuls constructor, aquest cop sí, de la mà de finançament estatal.

7.4.4. L'impacte de la Junta de Carreteres de Catalunya.

La Junta de carreteres de Catalunya fou la primera experiència històrica de gestió compartida dels recursos entre les quatre diputacions catalanes en allò que afecta a la inversió en obra pública comuna del Principat a l'edat contemporània.⁵⁰⁹

La gènesi es trobava en la greu situació d'inestabilitat social que vivia Catalunya en el preludi de l'esclat de la Guerra dels Matiners, 1846-1848. El general Pavia havia estat nomenat Capità General de Catalunya i veié que les intervencions militars no serien suficients per reprimir l'alçament. Calia, per tant, atacar la línia de flotació dels suports socials del carlisme donant treball a les masses que vivien a la misèria, i que eren susceptibles de sumar-se a la sublevació, tal i com s'havia fet ja durant el Trienni Liberal.⁵¹⁰ D'aquí nasqué el projecte de crear una xarxa provincial de carreteres a Barcelona (aprovada per Reial Ordre del 28 de novembre del 1847), però que per iniciativa dels diputats provincials, es convertí en un projecte més ampli, d'abast a tot el Principat, pel que es proposà la federació dels recursos de les altres tres diputacions catalanes, admetent com a base i punt de partida el pla de carreteres de la província de Barcelona.⁵¹¹

⁵⁰⁸ ACA, fons de la Comandància d'Enginyers, caixa 590, exp. 2540. 07/03/1829.

⁵⁰⁹ El marc històric i institucional de la Junta de Carreteres que a partir d'aquí s'inicia és una síntesis del capítol: PASCUAL, Pere: "La Diputació i la modernització de la xarxa viària catalana" a DE RIQUER, Borja (dir.): *Història de la Diputació de Barcelona* . vol I (1987). Barcelona. Diputació de Barcelona. p. 142-195.

⁵¹⁰ ARNABAT, Romon: *Verds i Blancs. El Trienni Liberal a Reus i el Baix Camp (1820-1823)* (2002). Reus. Associació d'Estudis Reusencs. p. 203-214.

⁵¹¹ Aquesta és la versió de la memòria de les realitzacions que presentà la Diputació de Barcelona, l'objectiu de la qual era donar una versió dels fets que motivaren la realització de la Junta de Carreteres com un fet excepcional i gairebé obligat donades unes circumstàncies que afavorien la no alineació de la societat a l'alçament carlista de la guerra dels Matiners. Tanmateix, existeix una contramemòria que publicaren les altres diputacions catalanes, més interessades en reivindicar les consecucions de la Junta, i defensaren que fou una maniobra premeditada de Barcelona. En un context en el que es volia realitzar un projecte de carreteres a la seva província amb mitjans de finançament antics (noves imposicions, augment

Per finançar tot el projecte, Pavia i la Diputació de Barcelona proposaren establir arbitris extraordinaris que gravessin el comerç i el consum intern. Tot el projecte fou aprovat pel Reial Decret del 29 de setembre del 1848, constituint-se l'organisme que gestionaria tot allò, la Junta de Carreteres de Catalunya. Aquesta estaria formada per un delegat de cadascuna de les quatre províncies i sota la presidència del Capità General del Principat. Dit organisme es comprometia a tenir cura de la construcció d'una extensa xarxa de carreteres catalanes i de la seva conservació (tret de les carreteres interregionals, les quals continuarien estant sota tutela de l'Estat central), i per a tal fi, se la dotà de la potestat per gestionar un pressupost anual de 450.000 duros⁵¹² procedents de: a) les importacions de productes de primera necessitat procedents de la resta d'Espanya, de les colònies o de l'estranger; b) recàrrecs sobre els consums; c) recàrrecs sobre el servei de correspondència i d) arbitris sobre la contribució territorial.

Cal dir, però, que el model de finançament fou durament criticat pels grups de pressió de comerciants, i fou especialment dramàtic per a les classes populars, ja que, malgrat ser els industrials els principals beneficiaris de la xarxa de carreteres, no s'havia previst cap tipus d'impost sobre les seves primeres matèries, ni sobre els beneficis industrials, i fins i tot es van atrevir a eliminar els recàrrecs sobre les contribucions territorials. Sí que es gravà, en canvi, els productes alimentaris bàsics com la carn, el blat o l'arròs. Irònicament, un pla que s'havia concebut com un salvavides de les classes populars, es convertí en la mesura política que més els dificultava la seva supervivència.

Amb l'aprovació d'aquest projecte començava la primera etapa de la Junta de Carreteres (1848-1856), segons la qual, es posaren de manifest els forts contrastos territorials, les deficiències de recursos vers l'abast del projecte, i els conflictes derivats de l'asimetria de recursos i la prioritat territorial de les carreteres.

d'impostos sobre el comerç, etc.), Barcelona temia perdre competitivitat davant d'altres ports catalans i per això va proposar mancomunar els recursos amb les altres diputacions catalanes, i com a contrapartida posar aquell projecte de la província de Barcelona amb congruència amb les carreteres de tota Catalunya. *Vindicación de la Junta de carreteras del antiguo principado de Cataluña por los representantes de las Diputaciones provinciales de Gerona, Lérida y Tarragona en vista de una memoria publicada, al parecer, por acuerdo de la de Barcelona.* (1869). Barcelona. Establecimiento Tipográfico de Narciso Ramírez y Compañía. p. 2-4

⁵¹² Pere Pascual explica que al projecte inicial es preveia un pressupost de 400.000 duros; el govern només aprovà un pressupost de 250.000 duros, però que a partir del 1849, s'elevà a 450.000 duros gràcies a un suplement obtingut sobre productes de primer necessitat, com l'arròs.

Pel que fa al projecte de xarxa de carreteres preveia articular eixos de comunicació entre els centres comercials i industrials amb el major número de poblacions possibles, posant especial atenció a les comunicacions interior-costa, on segons la petició, per falta d'un bon entramat de carreters, no era viable l'explotació els salts d'aigua dels Pirineus, les seves matèries primeres d'origen vegetal i mineral, ni tampoc dels *numerosos brazos que yacían ociosos en la alta montaña*.

Amb aquest punt s'explica l'eix Barcelona-Vic-Ripoll, el Barcelona-Manresa-Berga i Cardona, el Roses-Figueres-Olot. Però també el fet d'apropar centres productors amb els punts d'extracció: Vilanova-Vilafranca-Igualada; Tarragona-Montblanc-Lleida; Materó-Llinars; Arenys de Mar-Sant Celoni; Reus-Mora d'Ebre-Aragó i Palamós Girona.

De la mateixa manera, Pascual assenyala la gran modernitat de la concepció d'eixos transversals que perfilen a mode de semicercles concèntrics els diferents cinturons del hinterland industrial i comercial barceloní:

- a) Vilanova-Vilafranca-Molins de Rei-Sabadell-Granollers-Hostalric-Blanes
- b) Tarragona-Montblanc-Tàrrrega-Cervera-Calaf-Manresa-Moià-Vic-Girona
- c) Tarragona-Lleida-Balaguer-Artesa de Segre-Oliana-Solsona-Cardona-Berga Ripoll-Olot-Figueres-Blanes.

En atenció al territori que ens ocupa, tant la regió de l'Ebre com l'extrem nord-occidental del Principat quedaren al marge d'aquesta concepció de centre i perifèria. A ulls del projecte, l'últim tram de l'Ebre, únicament estava contemplat en mans de la carretera reial de jurisdicció estatal i el tram de carretera que havia d'unir Tortosa amb Gandesa (concebuda com de tercer ordre). Per tant, entre els eixos que creuen el país, no es va creure necessari impulsar una connexió nord-sud (com l'actual Eix de l'Ebre) que perseguís l'articulació de la carretera de Gandesa amb Lleida.

Això pot respondre a dues raons principals: la primera és l'existència i la previsió de millora de la navegació fluvial. A alçades de finals dels anys 40 del s. XIX, el projecte de fer navegable el riu estava a l'agenda, i les comunicacions entre els pobles del tram final de l'Ebre estaven garantides, en gran part, gràcies a la navegació fluvial tradicional. I, en segon lloc, hi havia el projecte de la carretera de Reus a Mora la Nova,

la qual ja donava sortida cap al mercat reusenc i cap al port de Tarragona de les mercaderies de la regió de l'alt corregiment de Tortosa i de la regió del baix Aragó.

Per afermar aquesta argument, únicament cal veure el model justificatiu que féu la Junta de Carreteres de les inversions realitzades, on en cap cas es contempla donar un impuls a la sortida al mar del Port dels Alfacs: *“Facilitar la estracción de los caldos del Priorato, por medio de una carretera que los coloque, debidamente embasados, en el puerto de Tarragona; establecer desde la industriosa Reus una linea de comunicacion directa con los pueblos del Bajo Aragón por Mora de Ebro y Gandesa”*⁵¹³

L'èxit o el fracàs de la navegació fluvial determinaria cap on bascularia el hinterland del territori de confluència entre el Segre, l'Ebre i el Cinca. Així mateix, les escasses previsions d'inversió en matèria de carreteres, pot ser indicatiu de l'oposició als gravàmens que havien de finançar tots els projectes del Principat, malgrat tenir en compte, que la principal via terrestres que unia Tortosa amb Tarragona era la carretera reial de gestió estatal, i per tant, del manteniment o l'ampliació de la mateixa, poc o res podia fer la Junta de Carreteres.

7.4.4.1 La carretera de Tarragona a Lleida i de Reus a Masos de Mora.

Els grans projectes de la província de Tarragona previstos en el si del pla viari de la Junta de Carreteres de Catalunya foren, sens dubte, les carreteres de Tarragona a Lleida, passant per Valls i Montblanc i la carretera de Reus a Mora d'Ebre i l'enllaç d'aquesta amb l'Aragó.

Aquestes dues carreteres foren projectes que es remunten, com ja hem vist, a les dues primeres dècades del s. XIX i que formen part del gran projecte econòmic de l'eix Tarragona-Reus com a motors d'indústria i exportació de mercaderies.⁵¹⁴ La carretera de Lleida s'inicià al 1816 i es construïren obres per valor d'un milió de rals, però finalment es cancel·laren per falta de recursos econòmics. El projecte de carretera de Reus a Mora passant per Escaladei fou contemporani a l'anterior, concretament es

⁵¹³ Junta delegada de Carreteras: *Reseña de las operaciones de la Junta delegada de Carreteras de las cuatro provincias de Cataluña desde su instalación en 17 de octubre de 1848 hasta el 31 de octubre de 1850*. (1851). Barcelona. Imprenta de Francisco Sánchez. p. 12-13.

⁵¹⁴ AHT, fons cambra agrària. Top 89; exp. 7. Aquest expedient aborda breument els antecedents del projecte i analitza els mitjans previstos per a culminar ambdós projectes en el si del pla viari de la Junta de Carreteres de Catalunya.

remuntava al 1817, però degut a que fou un projecte impulsat per Reus i únicament defensat per aquesta ciutat, el projecte fou refusat per les autoritats superiors de Catalunya.⁵¹⁵

Tanmateix, amb l'establiment de les subdelegacions provincials al 1833, ambdós projectes foren recuperats i posats a l'agenda política de la nova instància administrativa. De fet, la proposta de represa de les obres de la carretera de Lleida i el començament de les de la carretera de Mora es proposaren finançar a partir dels arbitris instal·lats durant la primera guerra carlina.

L'altra gran novetat era el fet d'integrar aquestes vies en el pla estratègic de comunicacions que venia a projectar l'eix central que unia Madrid i Barcelona. La proposta de Reus pretenia fer del Camp la sortida al litoral dels productes aragonesos, i a la vegada, escurçar la variant d'aquest eix central aragonès per Alcañiz, amb el que s'aconseguia reduir en 30 lligues la carretera d'Alcolea i Madrid. A més, proposava a aquesta variant, dos annexos curts: l'un que comunicés l'eix amb Zaragoza i l'altre que ho fes amb Tortosa a través de la vila de Bot i el tram de la carretera projectada que passava per Gandesa i Caseres, i amb això, segons l'informe, la producció aragonesa guanyaria un tercer port sumat al de Tarragona i Salou, el dels Alfacs.

Aquesta era de les poques mencions del pla a Tortosa. És evident com les idees que intenten convèncer al govern per a l'aprovació del projecte, ometien tota referència a la navegació fluvial i intentaven fer a Tortosa partícip d'un projecte per justificar-ne la seva participació en el seu finançament.

La promoció d'aquestes obres responien a les pressions dels industrials i comerciants reusencs i tarragonins que requerien atreure cap al mercat reusenc la producció de vins del Priorat, així com els cereals de l'Ebre i de l'Aragó, a més a més, de tenir pressa per fer de Tarragona el port natural de les produccions agràries que es concentraven a la capital del Segrià.

⁵¹⁵ De fet, el projecte de la carretera de Reus a Mora estava molt menys definida que no pas de la Tarragona a Lleida. A alçades de l'esclat de la primera Guerra Carlina, que fou el desencadenant de la paràlisi de tots els projectes, existia el debat viu per al trajecte entre Reus i Mora: a) Montgròs-Coll del Guix i Marçà; b) Riudecanyes-Collroig-Fontaubella i Marçà; c) Riudecols-Irlas-Teixeta i Falset; d) Coll d'Alforja-Porrera i Falset.

Pel que fa al finançament, la Diputació provincial repartí els arbitris entre els diferents partits judicials de la província, en funció de l'àmbit d'impacte de cadascuna de les carreteres. Així, mentre la carretera de Lleida l'assumiren els partits judicials de Tarragona, el Vendrell, Valls i Montblanc, la carretera de Reus a Mora, la finançaren els partits de Reus, Falset, Tortosa i Gandesa. Observem les partides de finançament al quadre de sota:

TAULA 4.4: Fonts de finançament i previsions de recaptació per a la construcció de les carreteres de Tarragona a Lleida i de Reus a Mora. 1842.

Carretera Tarragona-Lleida	Partides de finançament	Carretera Reus-Mora
280.000 reals	12 meravedís/liura carnissera	130.000 reals
20.000 reals	4% de recàrrec sobre l'arbitri d'importació i exportació marítima	-
-	¼ dels drets del port de Tarragona i Salou	160.000 reals
•	Portatges produïts per l'obra	•
•	6% d'impost sobre els beneficis de les accions de la carretera.	-
-	Drets de periatge	180.000 reals
-	Productes de la barca de pas per l'Ebre (de Mora)	•
•	Aportacions procedents dels rendiments dels béns propis dels ajuntaments	•
•	Treball dels veïns dels pobles	•

(^c) Aquesta partida de finançament no està contemplada per aquesta carretera

(^o) Aquesta partida està contemplada però no figura una previsió quantitativa de recaptació possible.

Font: AHT. Fons Cambra Agrària. Top 89. exp7. Elaboració pròpia.

A primer cop d'ull destaca la diversitat de les procedències dels recursos, encara que ho podríem agrupar en quatre categories bàsiques: els arbitris que recauen sobre els transports (siguin terrestres, marítims o fluvials), els arbitris que recauen sobre les fonts de finançament propis dels ajuntaments (els propis, i les prestacions en treball ciutadà), els que recauen sobre el consum (en aquest cas, sobre la carn) i finalment els que graven el capital de l'empresa de la carretera. Destaca per la seva absència, en canvi, algun tipus de gravamen sobre l'activitat industrial, així com per la contribució territorial, la qual cosa fa que, al cap i a la fi, els costos de la carretera recaiguin sobre els consumidors, ja que els arbitris del transport fan cap tard o d'hora sobre el preu final de consum.

Evidentment, totes aquestes mesures generaven una forta oposició i malestar social; destaquen les queixes de la Junta de Comerç, que es lamenten de la contínua pèrdua de competitivitat respecte d'altres ports del litoral mediterrani, on els productes no eren gravats, la qual cosa podria afectar negativament al teixit econòmic i industrial de la regió. Raó no els hi faltava, sobretot per la gran diversitat d'impostos a les que el comerç havia de fer front, però tampoc es podia oblidar que el sector comercial seria, a la vegada, un dels més grans beneficiaris de les infraestructures viàries. Els industrials guardaren un silenci sepulcral davant d'un pla econòmic que no els afectava, i el poble, sofriria les conseqüències d'una càrrega fiscal que els encaria l'accés als aliments.

Pel que fa a les obres, al gener del 1843, les obres de la carretera de Tarragona a Lleida ja havien estat licitades en favor d'Antonio Zulueta i Francisco Montbuí, empresaris de la construcció, i el capital aportat pel grup "d'interessats per l'obra" constituït per José Jordà (Vídua de Jordà, hijo y Cia.), Antoni Quitó i José Antonio Monclús. L'empresa havia rebut un capital de 41.600 duros per concloure l'obra en 5 anys.⁵¹⁶

Malgrat tot, l'adveniment de la Junta de Carreteres acabà per absorbir els dos projectes de carreteres i s'imposaren les vies de finançament que la llei havia preestablert.

La primera etapa de la Junta de carreteres restà marcada pel temps de guerra. Era imprescindible que es crees ocupació a les zones rurals, i per tant, es començaren els trams que havien d'unir les zones de muntanya amb els seus nuclis industrials més immediats. La fi de la guerra vingué marcat per la prioritització dels eixos transversals anomenats més amunt, especialment els dos més perifèrics, sobre els quals s'abocava fins a 250.000 duros anuals.

L'establiment de les prioritats fou un escull per als vicis propis de la classe política del s. XIX: les diputacions pressionaven per donar prioritat als trams, sense cap sentit de coherència –més enllà de la futura confluència dins del pla de carreteres- per tal de treure'n rèdits polítics, la qual cosa derivà en l'inici d'una multitud d'obres de les quals molt poques s'arribaren a culminar. Tant és així, que des del 1848 fins 1855, només

⁵¹⁶ AHT, fons Cambra Agrària. Top 89, exp. 7. Carretera de Tarragona a Lleida.

s'havien posat en servei 195 km. d'una xarxa prevista de 2.500. La part més beneficiada fou Tarragona i Lleida, ja que la carretera que els unia era de les poques que s'arribaren a culminar i que absorben 95 km. dels 195 esmentats.

L'altre gran problema foren els desequilibris pressupostaris. Segons Pere Pascual, Barcelona aportava al voltant del 75% del capital disponible de la Junta de Carreteres del Principat, però la seva província no arribava al 30% del total de la inversió en infraestructura viària realitzada entre les quatre diputacions provincials catalanes. Aquesta situació, no era gens estranya; Barcelona concentrava una gran part del volum de població i de l'activitat econòmica del país, mentre que la resta de províncies, estaven en la situació oposada, i a sobre, eren les més deficitàries en comunicacions terrestres. En un principi, Barcelona ho tolerava, admetent que la millora de les infraestructures, tard o d'hora els acabaria afavorint, però l'escàs ritme de progressió de les obres i els costos socials dels arbitris que ho finançaven feren aflorar els dubtes entre els diputats provincials barcelonins.⁵¹⁷ El desencís, ràpidament es transformà en oposició arran de l'esclat revolucionari de 1854, i finalment, els arbitris que nodrien la Junta de Carreteres foren abolits pel Real Decret de 3 de setembre del 1856, malgrat que la *Vindicación* reivindica que les obres de construcció de carreteres, i per tant, les funcions com a tals, mai deixaren de funcionar.⁵¹⁸

Si focalitzem aquesta primera etapa a la província de Tarragona, veiem que, tret dels projectes de la carretera de Tarragona a Lleida i la de Reus a Mora la Nova, poc es va arribar a realitzar per als demès partits judicials. D'ençà la publicació del Reial Decret del 7 d'abril del 1848 i del seu reglament d'aplicació a l'endemà, tot el que féu la Diputació de Tarragona fou emetre les ordres pertinents als ajuntaments per a que, seguint el reglament, aquests, juntament amb l'alcalde i els principals contribuents, proposessin itineraris dels camins a realitzar. A més, la Diputació va comissionar al desembre del 1850 a José Criviller per a que recorregués la província i inspeccionés l'estat dels camins i carreteres. No obstant, aquest només presentà la memòria dels partits de Reus, Valls i Falset, possiblement més orientat a resoldre qüestions relacionades amb les dues principals carreteres de primer ordre que havia assumit la

⁵¹⁷ Op cit. PASCUAL, Pere: "La diputació i la modernització de la zarza viaria catalana" p. 164-165.

⁵¹⁸ Op. Cit. *Vindicación de la Junta de carreteras del antiguo principado de Cataluña...* p. 5 i 6.

Junta de Carreteres de Catalunya com a projectes prioritaris, que no pas a inspeccionar la xarxa capil·lar del territori.⁵¹⁹

Al 1853, molts pobles engegaren propostes per millorar els camins i alguns d'ells acordaren arbitris per finançar-los; a això la Diputació respongué nombrant a Manuel Salaveda per a que inspeccionés els projectes. Entre els dos partits judicials de les Terres de l'Ebre, és més destacable el desenvolupament viari del partit de Gandesa, ja que suposaven la evolució i complementarietat a la carretera de Reus a Alcanyís. Es tractava de comunicar Tortosa amb l'interior i sud de la comarca de la Terra Alta amb la carretera ja construïda, i per això, els projectes elevats al govern foren qualificats com a línies de primer ordre, especialment el trajecte de Xerta-Pinell-Arnes, Pinell-Mora-comarca del Priorat i Pinell-Ascó-Flix, direcció Lleida. Segons la font, aquests trajectes que irradiaven des del municipi del Pinell de Brai (deixant Gandesa, capital del partit, gairebé incomunicada) varen començar a construir-se, però la Diputació argumentava l'escàs avanç degut a les dificultats de finançament i la dificultat a que el desplegament dels projectes s'ajustessin a la llei.

En aquesta etapa, la part baixa del corregiment tortosí, es veié afectada pels problemes derivats de la colonització del Delta i la necessitat d'establir una xarxa viària veïnal que possibilités una adequada explotació agrària, però amb els problemes afegits derivats de les construccions de sèquies de reg que en dificultaven el traçat. Aquesta situació es perllongà fins i tot més enllà dels anys 60; les obres dels canals barraren pas a les vies naturals d'evacuació de les aigües i provocaren problemes d'inundacions, agreujades per l'aiguabarreig d'aigües pluvials, fluvials i aigües contaminades amb els fems dels camps d'arròs. Al 1860, l'habilitació dels camins de les partides de l'Enveja (actual Sant Jaume d'Enveja) i de l'Aldea, foren les prioritats de la comissió de camins de l'ajuntament de Tortosa, la qual cosa féu desatendre les carreteres estratègiques vers el nord de Tortosa. Pràcticament totes les actuacions de caràcter municipal anaren dirigides a reparacions concretes de la perifèria més immediata de Tortosa.⁵²⁰

⁵¹⁹ Dietari dels procediments de la Diputació del Pla de camins veïnals (1859-1861) titulat "Tarragona. Caminos vecinales. 1861". AHDT, fons Obres Públiques. Capses en foli, 27. s/n.

⁵²⁰ AHCTE, fons municipal, acords: 6/8/1860

7.4.5. La segona etapa de la Junta de Carreteres i els projectes secundaris.

El projecte de la xarxa de carreteres quedà en estat de letargia fins que l'Estat aprovà la *Ley de Carreteras* del 22 de juliol del 1857. Aquesta llei atribuïa les competències en carreteres a l'Estat central, integrava el projecte de carreteres catalanes dins del pla estatal. El finançament per a tal concepte el gestionarien les diputacions provincials, amb la singularitat de que si alguna província ampliava unilateralment el pressupost per a carreteres, l'estat incrementaria la seva inversió amb una quantitat igual a la meitat de l'aplicació realitzada per la diputació provincial en qüestió.

Aquesta clàusula animà a les diputacions catalanes a replantejar el projecte de la Junta de Carreteres, intentant eludir el component merament provincial al que evocava l'estat. Novament, el govern central ho acceptà –conscient possiblement que era l'única manera d'assegurar certa aplicació de la *Ley*, almenys a Catalunya i evitar nous alçaments socials- amb el Reial Decret del 16 de setembre del 1857. Segons el nou pla de la Junta de Carreteres, els governadors civils de les quatre províncies, assessorats per les diputacions, s'encarregarien de confeccionar un nou pla amb els recursos subministrats per l'estat, així com de nous arbitris que s'habilitessin per a dit fi. La nova junta, es constituïa pel Capità General, el governador civil de Barcelona, l'enginyer en cap d'obres públiques del districte de Barcelona i quatre vocals de les 4 províncies.

La junta proposà recaptar un total de 500.000 duros en arbitris sobre béns de consum i el comerç, impostos que foren autoritzats pel govern a la R.O. del 14 de juliol del 1858. L'incompliment per part de l'estat de les inversions en matèria de carreters, deixà novament a la Junta de carreteres amb els seus propis recursos, de la mateixa manera que ho havien fet a la primera etapa, de manera que es va haver d'assumir un pressupost de 400.000 duros i la incertesa de cobrar o no el suplement promès per la *Ley*. Aquesta situació provocà que es repetiren els conflictes de la primera etapa, derivats dels desequilibris en aportació i les diferències en inversió per província.

TAULA 4.5: Ingressos aportats i inversió rebuda del fons de la Junta de Carreteres de Catalunya per províncies (1848-1868). En duros.

	Primera Etapa (1848-1856)				Segona Etapa (1859-1868)			
	Aportació (A)	Inversió (B)	Balanç B-A	B/A	Aportació (C)	Inversió (D)	Balanç D-C	D/C
Barcelona	2.787.769,12	1.020.332,04	-1.767.437,08	0,37	2.397.255,99	640.666,26	-1.756.589,73	0,27
Girona	338.705,39	866.131,96	527.426,57	2,56	359.776,42	875.548,34	515.771,92	2,43
Lleida	165.141,15	461.419,79	296.278,64	2,79	184.773,88	488.206,88	303.433,00	2,64
Tarragona	421.115,84	530.301,83	109.185,99	1,26	269.946,11	296.848,57	26.902,46	1,10
Balanç general	3.712.731,50	2.878.185,62	-834.545,88		3.211.752,40	2.301.270,05	-910.482,35	

	Junta de Carreteres (1848-1868)			
	Aportació (E=A+C)	Inversió (F=B+D)	Balanç F-E	F/E
Barcelona	5.185.025,11	1.660.998,30	-3.524.026,81	0,32
Girona	698.481,81	1.741.680,30	1.043.198,49	2,49
Lleida	349.915,03	949.626,67	599.711,64	2,71
Tarragona	691.061,95	827.150,40	136.088,45	1,20
Balanç general	6.924.483,90	5.179.455,67	-1.745.028,23	

NOTA: Als imports ja els ha estat deduït les despeses generals, a més dels costos de les expropiacions, planificació, etc.

NOTA 2: Ni a la font d'on s'han tret les dades, ni al butlletí oficial de la província, d'on Pere Pascual les ha unificat, ens és impossible desagregar ingressos i inversió a un nivell administratiu inferior al de la província, malgrat que la elaboració de projectes i la gestió dels mateixos, com hem vist, passaven pel partit judicial.

FONT: PASCUAL, Pere: "La Diputació i la modernització de la xarxa viària catalana: 1840-1868" a DE Riquer, Borja (dir.): *Història de la Diputació de Barcelona* . vol I (1987). Barcelona. Diputació de Barcelona. p. 165 i 187. Elaboració pròpia.

Aquest quadre mostra quantitativament tant els ingressos aconseguits en concepte d'arbitris per al fons comú de les carreteres, com les inversions rebudes a cadascuna de les províncies catalanes procedents del mateix fons.

Es mostren forts desequilibris, especialment a les columnes *Balanços* i les de la raó entre inversió i aportació derivats de. l'enorme pes que Barcelona tenia ja fos en allò referent al trànsit comercial registrat o a la localització industrial.

El gran greuge Barceloní procedia, doncs, del fet d'haver de finançar la xarxa viària de les altres tres províncies catalanes. Així, Barcelona, de cada duro que va aportar al fons de la Junta de Carreteres, es finançaren 0,37 duros durant la primera etapa, i 0,27 a la segona; comptabilitzant el període sencer, 0,32 duros. Les províncies de Girona i Lleida foren sempre les més beneficiades rebent sempre entre 2,5 i 3 cops més del que individualment aportaren al fons comú. Tarragona, malgrat les seves lamentacions a les acaballes de la segona etapa, es pot dir que era la que mostrava una posició més equilibrada, on la correlació entre aportació i inversió rebuda li resultà lleugerament favorable, amb 136.000 duros invertits de més en termes generals.

D'aquesta situació en derivaran les principals divisions internes en el si de la Junta de Carreteres. Segons la *Vindicación*, el que impulsà a la Diputació de Barcelona fou la por a perdre avantatge competitiu respecte els altres ports catalans fruit de la implantació d'arbitris sobre el comerç per finançar una xarxa de carreteres provincial.

Cal advertir, tanmateix, que hi ha un aspecte que Pascual no comenta i que queda, ara per ara, en la incògnita. Si ens fixem en els balanços generals, és a dir, les dades agregades de les quatre províncies catalanes ens adonem que les aportacions procedents dels arbitris resulta superior a la inversió realitzada a tot el Principat. No obstant, ens adonem que l'1.745.028 duros d'aportació no invertits en carreteres podrien haver compensat el dèficit d'inversió de la província de Barcelona, tant per al primer com per al segon període. Creiem que aquesta proporcionalitat pot estar vinculada amb l'amortització d'interessos sobre capitals avançats per a la construcció, que no poden ser comptabilitzats com una inversió pròpiament dita, però que és una partida el suficientment important com per a que algun estudi més concret posi llum sobre on van anar a parar aquells diners.

Tarragona, amb la feina molt avançada, almenys per als dos grans projectes que s'havien plantejat, es mostrà des del mateix 1857 en desacord en tornar a unificar els

esforços per a completar la xarxa viària catalana. La diputació de Tarragona, en una carta dirigida al govern central, exposà que es mostrava en desacord amb el pla de finançament sota l'argument -cíníc, si es vol- de que el pla afectava els consums i aplicava més arbitris sobre els productes de primera necessitat, sensibilitat social que havia obviat totalment deu anys enrere quan projectaven el pla de finançament de les carreteres. La diferència es trobava que en aquella segona fase, la província de Tarragona sortia molt menys beneficiada que en la primera i no estava disposada a compartir els recursos amb les altres províncies catalanes.⁵²¹

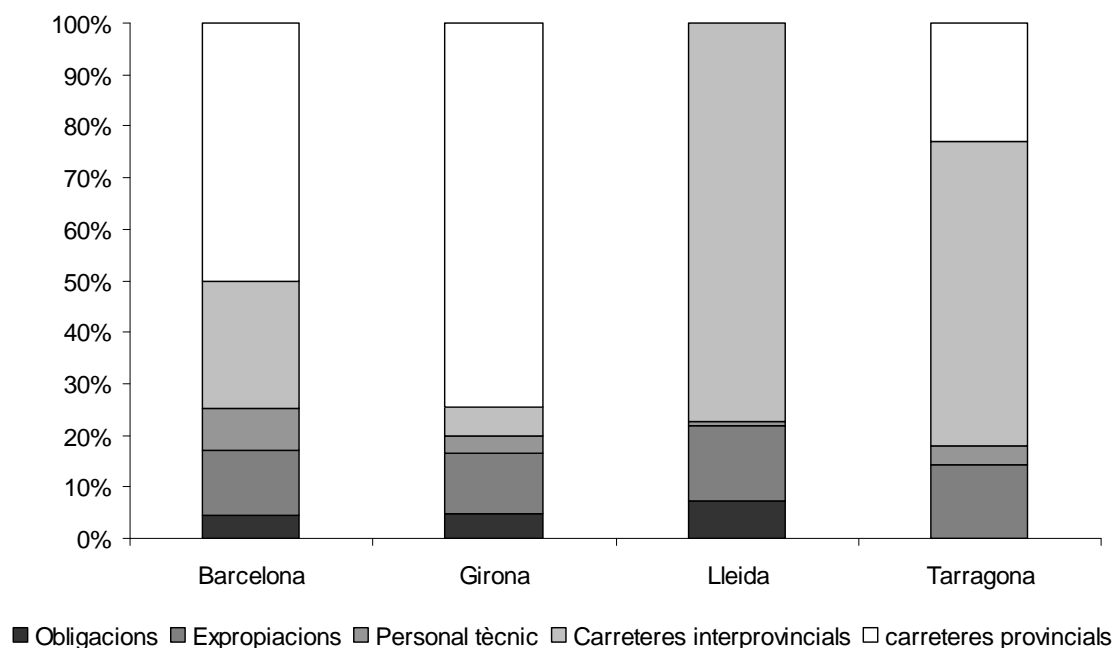
No obstant això, aquesta segona etapa de la Junta de Carreteres en la que es desenvolupà els projectes de la xarxa viària provincial, fou en el que es plantejaren més els projectes secundaris, gràcies, en part, a una millor gestió per part de la Diputació i un seguiment més estricte dels reglaments d'aplicació i una aposta decidida per part de la Junta de Carreteres per atendre la xarxa capil·lar del Principat. A efectes pràctics, això es traduïa en una millor diferenciació i divisió de les tasques, especialment entre els ajuntaments i el govern provincial.⁵²²

Tanmateix, que es plantegessin els projectes no significa que s'executessin. Els procediments administratius, amb la presa de control per part de l'estat, s'alentiren moltíssim, però el fet d'aprovar-se per Reial Ordre suposava una garantia d'execució. Veiem tot seguit una mostra de la distribució de la inversió en carreteres per províncies durant la segona etapa de la Junta de Carreteres.

⁵²¹ AHT, fons Cambra Agrària, top 410.

⁵²² Aquesta millor gestió, entrà en contradicció amb un incompliment per part del govern del que preveia la Llei de carreteres del 22/7/1857, segons la qual el govern es comprometia a complementar amb un 50% de l'aportació total del que les diputacions catalanes aconseguissin reunir procedents dels arbitris i que fossin invertits en les carreteres. Pere Pascual reflexiona que davant d'una inversió de les diputacions catalanes de 3.200.000 duros, l'Estat n'hagués hagut d'aportar 1.600.000, quan en realitat la quantitat aportada fou de 699.980 duros. Op. Cit. PASCUAL, Pere: "La diputació i la modernització de la xarxa viària catalana: 1840-1868" p. 188

GRÀFIC 4.5: Distribució de la inversió realitzada per la Junta de Carreteres, segons província i partida pressupostària. 1859-1868.



NOTA: Per a Lleida, no hi ha dades de la partida de carreteres provincials.

FONT: PASCUAL, Pere: "La Diputació i la modernització de la xarxa viària catalana: 1840-1868" a DE RIQUER, Borja (dir.): *Història de la Diputació de Barcelona* . vol I (1987). Barcelona. Diputació de Barcelona. p.187. Elaboració pròpia.

Malgrat el que la documentació pogués insinuar quant a les gestions i la planificació de la xarxa provincial o, fins i tot local de carreteres, el cert és que existí un fort contrast entre Barcelona i Girona, per un costat, i Tarragona i Lleida, per altre. Les dues primeres, en aquesta nova etapa de la Junta, ja inicià una aposta decidida per la construcció de la xarxa provincial de carreteres i camins, mentre que, a Tarragona, el pes de les carreteres provincials és menor a la xarxa interprovincial. A aquest fet, hi podem al·legar una forta polarització pel que fa a la importància dels nuclis urbans, característica pròpia de a Catalunya Nova. Malgrat que no ho podem afirmar del tot per a Lleida per falta de dades, a la província de Tarragona, tret de Gandesa, totes les capitals de Partit Judicial estaven connectades o bé per la carretera Reial direcció nord-sud, o bé per les carreteres de primer ordre projectades i culminades durant la primera fase de la Junta de Carreteres, com és la carretera de Tarragona a Lleida, o la de Reus a Mora.

Així mateix, no podem deixar de costat el factor econòmic. Com hem vist a l'anterior quadre, Tarragona en cap moment va sortir tant beneficiada de la mancomunació de

recursos com sí que succeí a Lleida o Girona. Per això, la construcció de carreteres secundàries, per mera concepció de la importància de les mateixes, es va poder veure restringida per una maniobra de contenció de la despesa, ja que la sensació de construcció de carreteres subvencionades no estava tant marcada com a Lleida o Girona.

De fet, aquest raonament entra en congruència amb l'actitud que Tarragona mostrà al final d'aquesta segona etapa, quan fou una de les províncies més crítiques en el model de finançament a partir de recàrrecs addicionals als impostos sobre el comerç, malgrat ser una província coautora de la *Vindicación* i de la defensa de la tasca realitzada per la Junta de Carreteres durant el temps d'existència.

7.4.6. La tasca dels directors de camins. La planificació i les necessitats del territori.

Pel que fa al govern i control de les obres en matèria viària cal destacar dos nivells d'autoritats: per un costat està la xarxa d'enginyers de l'estat, distribuïda per les diferents províncies, i per altre, els directors de camins, o responsables delegats per la diputació provincial a peu d'obra.

7.4.6.1 La xarxa d'enginyers civils de la *Dirección General de Obras Públicas*.

La Dirección General de Obras Públicas era l'òrgan encarregat governar en matèria d'obres públiques i foment (en general) de l'Estat, i a tal fi, disposava del *Cuerpo de ingenieros de caminos, canales y puertos* que, sorgits de *La escuela de ingenieros* controlada i regida pel mateix òrgan, establien el servei a tot el territori a partir d'una extensa xarxa organitzativa i jerarquitzada. Així, els enginyers sorgits de la seva escola passaven pel seu particular *cursus honorum* al llarg i ample de la piràmide jeràrquica fins estar presents a la pròpia Junta Consultiva o ser nomenats ministres de Foment.

La primera estructuració d'aquesta piràmide jerarquitzada es determinà amb el Reglament del Cuerpo del 1836. Aquest reglament, d'imitació declaradament francesa, establia la organització del servei del cos d'enginyers a partir de 5 grans divisions, o subinspeccions, que a la seva vegada, incloïen dos districtes, i cada districte, diverses províncies (províncies enteses com la divisió provincial de Javier de Burgos). Aquestes

grans agrupacions territorials responien a un dèficit de personal format, però a mesura que la plantilla d'enginyers va anar creixent, les subdivisions s'anaren augmentant fins equiparar-se a les províncies, i deixant les superdivisions o districtes per a les tasques de supervisió anuals dels inspectors generals (reglaments del 1857, 1859 i 1864).

El Cos d'Enginyers, amb el reglament del 1864, quedà compostat per 400 individus: 5 inspectors generals, 15 inspectors de segona classe, 30 enginyers en cap de primera classe, 50 enginyers en cap de segona classe, 100 enginyers primers, 150 enginyers segons, 20 aspirants primers i 30 aspirants. A banda d'aquest, cada província comptava amb el personal subaltern pertinent.⁵²³ Aquest personal realitzava el servei general, i, per a obres específiques, hi havia la divisió de Ferrocarrils i algunes comissions especials com el del Canal d'Isabel II, o els enginyers que impartien classe a l'escola superior d'enginyers de camins canals i ports.

La distribució del personal entre les diferents províncies depenia de la població de les mateixes i el número i complexitat d'obres públiques que tenien en construcció en cada moment.

Així, si es fa un cop d'ull a la situació existent a la província de Tarragona, l'any 1858, al cap davant hi havia un enginyer en cap de segona, en Angel Camon i un enginyer de segona, Ramon García. Així mateix, serà per al personal de 1864 a partir del que ens podem fer una visió més clara del personal realment existent treballant a la província i la manera que estaven distribuïts per la mateixa, gràcies al testimoni de l'informe que l'enginyer en cap de la província havia de tramitar a la Direcció General d'Obres Públiques avaluant i verificant el personal i la tasca de cadascú.⁵²⁴ Els relacionem tot seguit:

⁵²³ "Reglamento orgánico del cuerpo de ingenieros de caminos, canales y puertos" a *Revista de Obras Públicas*, num 1. 1864. p. 2-12

⁵²⁴ AHN, fondos contemporáneos. Obras Públicas. Ministerio de Fomento; leg. 45. 19/7/1864.

TAULA 4.6: Personal dependent de la Direcció General d'Obres Públiques destacat a la província de Tarragona (2n trimestre de 1864)

Estatus	Nom	Localització
Enginyer en Cap	Amado de Lázaro	Tarragona
Enginyer de primera	José Antonio Rebollo	Tarragona
Ajudant de primera	Antonio F. Alique	Tarragona
Ajudant de primera	Enrique Martínez	Tarragona
Ajudant de segona	Pablo Bartolí	Tarragona
Ajudant de tercera	Bonaventura Anglada	Gandesa
Ajudant de tercera	Pedro Pascual Esteve	Tarragona
Ajudant de quarta	Leopoldo Dávalos	Illa de Buda
Ajudant en pràctiques	José Dalmau	Tarragona
Ajudant temporer	Baudilio Fieu	Tarragona
Ajudant temporer	Ramon Pagès	Tarragona
Ajudant temporer	José Morera	Tarragona
Sobrestant	Pedro Fontaner	El Vendrell
Sobrestant	Manuel Lindoso	Tarragona
Sobrestant	Joaquim Diusmé	Tortosa
Sobrestant	Salvador Queralt	Tarragona
Sobrestant	Antonio Pons	Mora d'Ebre
Sobrestant	Francisco Deop	Illa de Buda
Sobrestant	Pedro Viñolas	Reus
Sobrestant	Manuel Maynó	Tarragona
Sobrestant	Joan Vicent	Punta del Fangar
Sobrestant temporer	Ignasio Mauricio	Valls
Sobrestant temporer	Josep Feliu	Cornudella
Sobrestant temporer	José Ciurana	Montblanc
Sobrestant temporer	Ignasi Morera	Tarragona
Sobrestant temporer	Salvador Casanovas	Tarragona
Sobrestant temporer	Salvador Toerres	Caseres

Font: AHN, fondos contemporáneos. Obras Públicas. Ministerio de Fomento; leg. 45. 19/7/1864
 Elaboració pròpia

El tipus de personal i el fet de que gran part d'ells estiguessin ubicats permanentment a la capital de la província dona a entendre que bona part de la seva tasca era eminentment burocràtica i que estava prop dels organismes polítics amb capacitat decisòria en matèria d'obres públiques a escala provincial: el governador civil i la Diputació provincial.

A peu d'obra, els encarregats eren els directors de camins, que restaven supervisats pels enginyers de la província

7.4.6.2 Els directors de camins de la província de Tarragona.

Al 24 de novembre del 1860 la Diputació Provincial de Tarragona designà a 3 directors de camins, per als tres districtes de la província: Antonio Aysa, per a Tarragona, Valls i

el Vendrell; Baudilio Ribot, per a Reus, Montblanc i el Priorat; i José Santjuan per a Tortosa i Gandesa.⁵²⁵ Cadascun d'ells va emetre un informe amb les línies que calia reforçar de cadascun dels partits judicials que li corresponien.

Per al partit de Tortosa, Sanjuan manifestà una gran dosi de realisme al proposar trams curts i aprofitar al màxim la situació de base. Front un territori pentinat per vies de primer ordre, Sanjuan considerava de vital importància comunicar cadascun dels pobles, especialment els de l'interior del Montsià amb la carretera general que passava des de Tortosa a Uldecona. Es tractava de consolidar la xarxa de camins existent, i realitzar les operacions bàsiques de manteniment i reparació que, amb un cost mínim, facilités les comunicacions del territori.

En un segon ordre, creia imprescindible consolidar una xarxa de comunicacions entre aquests pobles, doncs a diferència dels situats riu amunt, no sempre es podia aprofitar com a camí veïnal els camins regionals i fins i tot generals. Per això creia de gran interès l'enllaç mutu entre Uldecona, Santa Bàrbara, la Sènia, la Galera, el Mas de Barberans i Masdenverge, tot i que descuidava –potser intencionadament- la vinculació d'aquests amb Amposta. Únicament, proposà entre els projectes menors, una línia entre Amposta, Masdenverge, Santa Bàrbara i la Galera.⁵²⁶

D'haver-se fet això, s'hagués donat un pas important en pro d'Amposta com a nucli vertebrador i evacuador de la producció agrària de la plana interior, però a alçades de mitjans del s. XIX, sembla que la funció d'Amposta restava definida entre l'explotació agrària de la plana deltaica i, d'alguna manera, de la supervisió del port dels Alfacs. L'interior, gràcies a la pervivència de la circulació de la producció a través de l'antiga via general de València, la continuava absorbint Tortosa.

I en un tercer ordre, també destaca l'interès progressiu per a l'accés a les falde dels ports de Tortosa (la part referent a l'actual Baix Ebre). A diferència del Montsià, on hi ha diversos municipis dispersos per la plana i a les falde de la serralada dels Ports, el Baix Ebre únicament disposa de tres assentaments molt petits que podien exercir una explotació de la plana interior i de la serralada dels Ports: aquests eren Paüls, Alfara de

⁵²⁵ Dietari dels procediments de la Diputació del Pla de camins veïnals (1859-1861) titulat "Tarragona. Caminos vecinales. 1861. AHDT, fons Obres Públiques. Capses en foli, 27. s/n.

⁵²⁶ AHDT, fons Obres Públiques, capses en foli, 27. Num. 13 *Plan general de caminos y carreteras. Partit Judicial de Tortosa* (inclou el de Gandesa).

Carles i els Reguers (aquest últim, pertanyent al municipi de Tortosa i relativament pròxim a Alfara).

Com explica l'informe de Santjuan, l'extracció de la fusta dels Ports, afavorir una adequada extracció de la producció agrària de la plana interior de Roquetes, i de la producció industrial d'Alfara, feia necessari traçar vies que comunicuessin la vall del riu amb la muntanya. Per aquest motiu, entre les propostes de Santjuan, trobem la construcció de la carretera que ja havia proposat construir el bisbe als anys 20, que comunicava Alfara de Carles amb el barri tortosí de Jesús, on enllaçaria amb la carretera de Tortosa a Gandesa, i la construcció del camí del port, que esdevindria una projecció fins el Mont Caro del camí veïnal que comunicava Tortosa amb la ciutat de Roquetes.

TAULA 4.7: Estudi de costos de les intervencions que caldria fer al Partit de Tortosa, segons l’informe de José Sanjuan. 1860.

Camí	Dimencions		% de la carretera en mal estat	Obres	Expropiació	Cost (Rv.)	Pobles que han de contribuir a la reparació.
	Longitud km.	Amplada mitjana. m.					
Tortosa a Mas de Barberans	15,24	2,78	93,70	1 pont	•	140.000	Tortosa, Mas de Barberans i la Sènia
Tortosa a la Galera	11,98	4	100	3 xaragalls	•	75.000	Tortosa, la Galera i Santa Barbara
Tortosa a la Sènia	28,62	3	99,30	2 clavegueres	•	176.800	Tortosa, Mas de Barberans, la Galera, Santa Bàrbara i la Sènia
Tortosa a Alfara de Carles	10,518	4,17	89,94	2 xaragalls	•	56.000	Tortosa i Alfara de Carles
Tortosa a Tivenys	10,22	4,65	59,69	1 claveguera	•	57.000	Tortosa, Benifallet i Tivenys
Tortosa a Roquetes	1,29	6,3	0			2.500	Tortosa i Roquetes
Tortosa a Masdenverge	6,631	5	56,27	1 xaragall i 2 clavegueres	•	32.000	Tortosa i Masdenverge
Tortosa-a els Ports	7,11	4	100		•	46.600	Tortosa
TOTAL						585.900	

FONT: AHDT, fons Obres Públiques, capses en foli, 27. Num. 13 *Plan general de caminos y carreteras*. Partit Judicial de Tortosa. Elaboració pròpia

Per al partit de Gandesa, Sanjuan proposà un sistema de carreteres veïnals, totalment orientat a buscar les interseccions amb els eixos de comunicació de primer ordre provincial, la carretera de Tortosa a Gandesa i la de Reus a Alcañiz. Així, el més destacable era la línia nord-sud que anava des de Gandesa, passant per Bot, Horta de Sant Joan i Arnes. Al respecte, en proposa traçats alternatius als camins de ferradura existents, sobre els que no val la pena entrar en detalls, encara que, cal dir que la localitat de Prat de Comte seguirà aïllada molt de temps; tanmateix, sí que és ressenyable que es descuidés la línia de comunicació amb les viles de la part septentrional de la comarca de la Terra Alta, especialment, les localitats de la Fatarella i la Pobla de Massaluca.

L'única línia que es cuidaria posteriorment, i de forma col·lateral a la general de Reus a Alcañiz, seria la línia entre Gandesa i Ascó, passant per la localitat de Corbera i el punt estratègic de les Camposines, punt d'intersecció amb la carretera de Mora. Aquesta situació, consolidarà un aïllament entre el cor de la Terra Alta i els municipis de la Ribera de l'Ebre, els quals, a excepció de Mora, viuran bàsicament de les carreteres dels camins de carro i de ferradura que transcorrien paral·lels a ambdues ribes del riu Ebre.

Aquest informe feia clarament referència a les propostes de vies de capil·laritat comarcal que desemboquessin a les vies de segon i tercer ordre. La falta de recursos endarreriran, tant les negociacions com l'inici de les obres, que ja traspassaran un cop més al següent impuls legislatiu sense ni tan sols saltar del mer informe d'un funcionari que recorre el territori.

Sobre els projectes de primer ordre, únicament decidiran la Diputació i l'Enginyer, i malgrat això, sorgiran greus discrepàncies entre ells, i que allargaran la discussió fins al 1864, moment en el que s'havia d'aplicar el Reial Decret del 6 de setembre, el Segon Pla de Carreteres de l'Estat.

Malgrat això disposem de notícies que des del consistori tortosí es feren decidides gestions governamentals durant tot l'any 1859 per a que el govern mobilitzés recursos en pro de la carretera que comunicaria Tortosa amb el Baix Aragó, coneguda com la

carretera *Transversal*.⁵²⁷ De fet, les gestions sembla ser que varen tenir efecte, doncs el primer tram d'aquesta carretera (Tortosa-Pinell de Brai) fou autoritzat pel Reial Decret del 29 de gener del 1860, tot i que per falta de licitant de l'obra, aquesta no es va poder començar fins més endavant. Així mateix, la pressió també es dirigí cap al govern de la província per a que s'iniciessin les obres de la carretera de Gandesa, contemplada ja pel primer Pla de carreteres de la Junta de Carreteres de Catalunya.⁵²⁸

En aquest nou pla, el paper dels directors dels camins veïnals sobrepassà als ajuntaments, i es creà una *Junta d'Inspecció de Camins Veïnals* formada per vocals dels municipis i els seus principals contribuents. La Diputació i l'enginyer provincial decidirien sobre les vies de categoria superior.⁵²⁹

Els traçats proposats per la Junta d'inspecció suposa un retrat evident de superació de les mancances de l'informe del 1860, la qual cosa posava en evidència que -tret d'alguna excepció- tots els projectes actualment existents foren planificats en aquell moment. D'aquesta nova fase, destaca l'impuls de la idea de consolidar la carretera de l'esquerra de l'Ebre per fer-la enllaçar amb la Reus a Alcañiz, tant des de Tortosa com des de Riba-roja.

7.5. L'avanç en la construcció dels projectes durant la dècada del 1860.

Els traçats de carreteres secundaris i veïnals que es portaven estudiant durant gairebé 20 anys van començar a tirar-se endavant, i superant la fase d'aprovació administrativa, es començaren a mobilitzar els recursos per a l'establiment de la xarxa capil·lar de la província, sobretot, a partir de l'apropiació per part del govern central de l'organització viària. A partir d'aquest moment, les diputacions provincials esdevenen mers gestors dels recursos designats per l'estat. D'aquí que els projectes que es desenvoluparan a partir d'aquest moment seran els Plans de carreteres estatals.

⁵²⁷ L'ajuntament instà al seu diputat a Corts, Miguel de los Santos Bañuelos i Traval, comte de Bañuelos, per a que exercís la seva influència al govern per a que aquest mobilitzés els recursos necessaris per emprendre el projecte de la carretera Transversal. AHCTE, provisions municipals, 3/1/1859.

⁵²⁸ AHCTE, provisions municipals, 10/2/1860.

⁵²⁹ Dietari dels procediments de la Diputació del Pla de camins veïnals (1859-1861) titulat "Tarragona. Caminos vecinales. 1861. AHDT, fons Obres Públiques. Capses en foli, 27. s/n.

7.5.1. Els plans estatals de carreteres. 1864-1868.

L'impuls constructor de mitjans de la dècada dels anys 60, es desenvolupa al voltant de tres iniciatives: en primer lloc, el projecte del *Plan de Carreteras del Estado* per a la província de Tarragona aprovat el 6 de setembre del 1864, el *Plan General de Caminos Provinciales de Tarragona*, aprovat amb la R.O del 6 de setembre del 1864, i el *Plan de caminos vecinales* de 1869.⁵³⁰ Analitzem, tot seguit, els dos primers plans:

TAULA 4.8: **Sistematització del *Plan de carreteras del Estado para la província de Tarragona*. R.D. de 6 de septiembre del 1864.**

Numeració	Carretera	Ordre	Pobles que comunica	Estat	Notes
1	Alcolea del Pinar a Tarragona	Primer	Caseres, Gandesa, Corbera, Les Camposines, Mora d'Ebre, Mora la Nova, Falset, Les Irlles, Riudecols, Reus i la Canonja	Acabada	
1	Lleida a Tarragona	Segon	Vimbodí, Espluga de Francolí, Montblanc, Lilla, Fonscaldes, Valls, Vallmoll, els Garidells	Acabada	
2	Castelló a Tarragona	Segon	Ulldecona, Les Ventalles, els Freginals, Santa Bàrbara, Roquetes, Tortosa, l'Ampolla, el Perelló, l'Hospitalet de l'Infant, Cambrils i Vilaseca	Acabada	
3	Tarragona a Barcelona	Segon	Altafulla, Torredenbarra, el Vendrell, Bellvei, Gornal i l'Arbós	Acabada	
1	Lleida a Flix	Tercer		En estudi	
2	Gandesa a Flix	Tercer	Fatarella	En estudi	
3	Escatrón a Gandesa	Tercer	Batea	En estudi	
4	Gandesa a Tortosa	Tercer	Pinell, el Coll de Lluçanés, Xerta, Aldover i Roquetes	En procés	Construït fins al coll de Lluçanés, en procés fins Xerta i en estudi fins Tortosa
5	Coll de Lluçanés fins Beseit	Tercer	Bot, Horta de Sant Joan i Arnes	En estudi	S'especulava que, en lloc de sortir del Coll de Lluçanés, sortís de la Carretera

⁵³⁰ AHDT, fons Obres públiques; caps en foli, 27. *Plan de Caminos provinciales de Tarragona* aprobado por Real Orden del 23 de marzo del 1865.

					<i>d'Alcolea i passés per Quatre Camins abans d'arribar a Gandesa</i>
6	<i>De Vinaròs a la Venta Nova</i>	<i>Tercer</i>	<i>Sant Carles de la Ràpita i Amposta</i>	<i>Acabada</i>	
7	<i>D'Hospitalet de l'Infant a Mora la Nova</i>	<i>Tercer</i>	<i>Vandellòs i Tivissa</i>	<i>En estudi</i>	
8	Reus a Vilaseca	Tercer		Acabada	
9	Reus a Fraga	Tercer	Ulldemolins, Albarea, Cornudella, Alforja, Borges del Camp Valls, Alió, Vilardida, Rodonyà, Albinyana, Vendrell	En procés	Construïda des de Reus a Cornudella, la resta en estudi
10	Alcover a Calafell	Tercer	Vendrell	En procés	Construït el tram de Valls al Vendrell
11	Artesa a Montblanc	Tercer	Bellta, Solivella i Guardial dels Prats	Acabat	
12	Montblanc a Santa Coloma de Queralt	Tercer	Pira, Barberà, Sarral, Perafort de Queralt, Pilas, Guialmons i Figueroleta	En estudi	Existia debat sobre si havia de passar per Pira o Barberà
13	Santa Coloma de Queralt a Sant Guiu	Tercer	Aguiló	En estudi	
14	Valls a Igualada	Tercer	Pla de Cabra, Pont d'Armentera, Querol, Santa Perpètua, Valldeperes, Pontils	En estudi	
15	Barcelona a Garrofer	Tercer	Cunit, Calafell	En estudi	

Nota: En cursiva, els camins que tenen afectació sobre les Terres de l'Ebre, és a dir, els partits judicials de Tortosa i Gandesa.

FONT: Informe de l'Enginyer en cap de la Província 9/5/1868 AHDT Obres públiques, capses en foli 27.

TAULA 4.9: Priorització de traçats del *Plan de carreteras del Estado para la província de Tarragona. R.D. de 6 de septiembre del 1864*

Prioritat	Carretera	Traçat
1	<i>Mora la Nova a Flix</i>	<i>Garcia i Vinebre</i>
2	<i>Mora d'Ebre al Pinell</i>	<i>Benissanet i Miravet</i>
3	<i>Tortosa a Arnes</i>	<i>Roquetes, Alfara i Paüls</i>
4	de Falset a Cornudella	Gratallops, Vilella Alta i Pobleda, amb un ramal per Cabacés i Vilella Baixa
5	Reus a Montroig	Riudoms, Monbrió i ramal fins Cambrils
6	Espluga de Francolí a Albarca	Prades
7	Altafulla a Alió	Riera, Ardenya, Catllar, Renau, Vilavella i Bràfim
8	Vilarodona a Solivella	Pla de Cabra, Cabra i Sarral
9	Santa Coloma de Queralt a Igualada	
10	Santa Perpètua a	Sant Magí de Rocamora

Llacuna

Nota: En cursiva, els camins que tenen afectació sobre les Terres de l'Ebre, és a dir, els partits judicials de Tortosa i Gandesa.

FONT: Informe de l'Enginyer en cap de la Província 9/5/1868 AHDT Obres públiques, capses en foli 27.

D'aquests dos projectes es pot comprendre que a alçades del 1864, les carreteres de primer i segon ordre que irradiaven des de Tarragona a les províncies adjacents ja estaven culminades. En conseqüència, era necessari consolidar la trama de camins terciaris que comunicuessin el major nombre de municipis amb les vies principals, per tal d'integrar l'economia comarcal als mercats interregional.

Per aquest motiu, els dos projectes presentats més amunt, posen especial èmfasi a la zona de l'actual comarca de la Ribera d'Ebre, i en menor mesura, de la de la Terra Alta. Això és degut a que per aquell territori, era el punt d'intersecció entre la carretera que anaven a l'Aragó amb la via tradicional de Tortosa a Lleida. El fet que la carretera de Tortosa estigués consolidada pel marge dret del riu Ebre, és a dir, pel Pinell de Brai i per Gandesa, era d'especial importància que el triangle constituït entre Flix (boca de Lleida), Mora i Mora la Nova (porta de Reus i el Priorat) i Gandesa (enllaç amb Tortosa) estiguessin ben comunicades. En un segon ordre, el *Plan de Carreteras*, recollia també els projectes de consolidació de l'entramat comarcal del Baix Camp, l'Alt Camp i la Conca de Barberà, i a la vegada, proposava, en forma de camí regional, línies que intercomunicaven grans eixos, com el projecte d'unir l'Hospitalet de l'Infant amb Mora la Nova.

Pel que fa al *Pla de Carreteres provincial*, aquest tenia des de bon principi una orientació complementària, però de ben aviat, sorgiren fortes discrepàncies entre la Diputació i l'enginyer de ponts i camins. Els únics acords que aconseguiren ser aprovats són els relacionats al quadre anterior, però l'escassetat de recursos afectà encara més un projecte eminentment dèbil, i en alguns aspectes, fins i tot irracional. N'és un clar exemple, com l'enginyer rebutjà la proposta d'una carretera nord-sud de la Terra Alta, que comunicues la vila d'Arnes amb l'eix de Tortosa a Gandesa, i al seu lloc, proposà un camí per la serra que creues els Ports i unís els pobles més inaccessibles, per la seva localització, com Alfara de Carles, a l'altra banda dels Ports i pertanyent ja al Baix Ebre i Paüls.

La Diputació envià una petició al govern demanant més recursos i apel·lant a una població creixent i a les bones perspectives d'increment de les contribucions dels municipis un cop aquests estiguessin connectats amb les xarxes de distribució de mercaderies però Tarragona, durant aquesta segona fase de la Junta de Carreteres, ni va obtenir diners de la Junta, ni de l'Estat. De fet, el govern, davant d'una inversió de les diputacions catalanes de 3.200.000 duros, havia d'haver aportat, segons la llei, un capital d'1.600.000 duros, i en canvi, segons Pascual, només n'aportaren 700.000.⁵³¹ Tarragona, descontenta, desencadenà la dissolució de la Junta a partir del juliol del 1867, i culminà amb el cop de gràcia de la supressió dels arbitris de la Junta Revolucionària de Barcelona al 1868.

Finalment, cal apuntar alguna iniciativa sorgida des de baix, des d'instàncies municipals i que des de la Diputació se'n feu ressò. Es tractava d'una iniciativa municipal tortosina per consolidar el camí entre Tortosa i el Perelló travessant el coll de l'Alba, on segons el projecte, servia per aproximar a la vila del Perelló a l'estació del ferrocarril cap a Tarragona, situat a l'Ametlla de Mar.

Aquest tram tenia un origen antic i sorgia des del mateix moment en el que la carretera reial començà a resseguir el tram coster i creuar el riu Ebre pel pas a barca d'Amposta. No serà fins al juliol del 1864, quan l'Ajuntament de Tortosa projectà convertir el camí de ferradura que comunica Tortosa i el Perelló en una carretera;⁵³² aquest projecte va tenir problemes de tramitació degut a que la comandància d'Enginyers de l'Exèrcit acusà a l'Ajuntament de saltar-se els procediments d'avaluació per part de les autoritats militars, pel que es va veure endarrerit de manera considerable. Així mateix, l'exposició que fa l'ajuntament de la ciutat a les autoritats militars, per aconseguir que s'autoritzi l'obra mereix ser reproduïda textualment per la gran quantitat d'informació que exposa:⁵³³

“Que desde la puerta denominada del Rastro arranca un camino de gran tránsito que no sólo conduce a una basta extensión de propiedades de este termino municipal, es que también al pueblo del Perelló, camino que, aunque de herradura, suelen transitar casi siempre las tropas

⁵³¹ Op. Cit. PASCUAL, Pere. p. 188

⁵³² Aquest camí, ja apareix referenciat al SERRA BOSCH, Pere: *Prontuario de la mayor parte de los caminos y veredas del Principado de Cataluña, con los pueblos y posadas situados en sus carreteras y las horas que a paso de tropa distran unos de otros* (1814). 2ªed. Barcelona. Imprenta Agustí Roca. p. 27, on afirma que, agafant aquesta variant venint pel camí ral des de Tarragona, et permet estalviar dues hores de camí per arribar igualment a Tortosa.

⁵³³ ACA, Comandància d'enginyers de l'exèrcit. caixa 590 expedient 2540; Informe de l'ajuntament de Tortosa a la Comandància d'enginyers de l'exèrcit en pro de la carretera de Tortosa al Perelló. 15/7/1864.

del ejército cuando van y vienen a esta plaza des de dicho pueblo, por ser mucho más corto que el de la carretera general de Molins de Rey a Valencia, y por la cual sólo acostumbran los jefes a enviar el comboy de cartas. Antiguamente, las necesidades de la agricultura no hacían sentir tanto como en el día, el que dicho camino no se convirtiese en otro para tránsito de carruajes, porque toda aquella parte del termino estaba sin cultivo, pero ahora que desde algunos años ha se ha ido desmontando y reduciendo a cultivo; es de absoluta e imperiosa necesidad la construcción de una carretera que sustituya al actual camino.”

Aquest text és una mostra fefaent de que és el procés d'expansió agrària el que impulsava als ajuntaments a mobilitzar recursos per a carreteres. Igualment la carta insinua un segon motiu, el fet de millorar el transport de tropes. Les Guerres carlines foren un imperatiu per a que Tortosa disposés de comunicacions efectives per tal de protegir la plaça de les ofensives carlines, i la via del Perelló cap a Tortosa, si bé, era de més difícil pas, també cal dir que era molt més ràpida. Aquestes cartes resulten il·lustratives de l'origen de les iniciatives per a la construcció de carreteres: hi trobem causes econòmiques, com ara la posada en cultiu de noves extensions de terreny, esperonades per la classe terratinent, hi ha causes polítiques, com ara el fet de facilitar la mobilitat de tropes en moments d'inestabilitat política, com el cas de les guerres carlines, o d'altres com ara els plans de carreteres, la iniciativa de les quals queda lluny de l'àmbit local, però sí que s'hi imbricava a través de les institucions i òrgans representatius de l'estat.

Malgrat les millores a la carretera del Perelló, el correu seguia anant per la carretera reial costera, passava l'Ebre per Amposta i seguia cap a València per la vora de la costa, tal i com ja s'ha explicat.

Aquest fet sempre serà un contratemps per a Tortosa, ja que dit trajecte deixava la ciutat desalineada de la gran via de comunicació. Les forces vives de la ciutat veuran aquesta situació com un perill per als seus interessos i intentaran sempre impulsar el tram de carretera que situa a Tortosa com a punt de pas del riu i es dirigeix vers València per l'interior.

Un exemple d'això seria la petició de l'ajuntament tortosí al governador civil, un cop ja es va realitzar la carretera del Perelló, que el comboi del correu entre Barcelona i València passés per aquella carretera i creues l'Ebre per Tortosa, en lloc de fer-ho per Amposta⁵³⁴. Al seu favor, es podia al·legar que existia un pont fix, mentre que el pas de

⁵³⁴ AHT, fons Cambra Agrària, top. 188. 1862.

la carretera reial es feia mitjançant una barcaassa. No obstant, el guany d'una hora que aconseguiria Tortosa en la recepció del seu correu postal, perjudicaria a Tarragona, Reus i Valls, ja que el desviament per Tortosa provocaria, segons l'informe de la comissió de comerç del govern provincial, un endarreriment general d'entre dues i tres hores, on tenint en compte que la recepció del correu a Tarragona i Reus es produïa a les 16 h i el repartiment a les 17h, l'endarreriment provocat pel desviament tortosí provocaria que el repartiment de correu s'hagués de fer a l'endemà, perdent així la possibilitat de respondre al dia següent aprofitant el comboi postal de retorn. El raonament, malgrat ser un pèl exagerat per les proporcions de temps, era lògic i venia a demostrar que Tortosa, d'ençà la construcció del trajecte coster del camí ral, havia quedat apartada de l'eix de comunicació nord-sud del país, realitat que no acceptarà fàcilment.

7.5.2. Les iniciatives revolucionàries.

El Sexenni Revolucionari ha estat un dels períodes més ben estudiats de la història del liberalisme espanyol, tant des de l'òptica crítica pròpia de la historiografia regeneracionista de la generació del 98, com des de la revisió que es feu del període arran del seu centenari, ja a la segona meitat del s. XX. Aquests nous estudis obriren el ventall temàtic més enllà de la història estrictament política, introduint investigacions sobre les ideologies i partits, hisenda, històries locals, nacionalismes i cantonalismes, carlisme, història social i del moviment obrer.⁵³⁵

Tanmateix, l'impuls constructor que nosaltres hem detectat, no ha deixat estudis centrats en aquest període en concret ja que, estrictament parlant, pocs foren els projectes que s'iniciaren en aquest moment, sinó que, arran dels processos revolucionaris i la formació de les juntes locals, es produí un desencallament o acceleració dels projectes ja concebuts durant la dècada anterior. De la mateixa manera,

⁵³⁵ Podem trobar una revisió historiogràfica extensa a l'article de URQUIJO, Miquel: "El Sexenio Democrático, un balance historiográfico" a *Anales de Historia Contemporánea*, 9. 1993. p. 33-51. Així mateix, existeixen multitud d'obres de referència per a aquest període, encapçalats per l'obra *La burguesía revolucionaria* de Miguel Artola (1982). Tanmateix, aquí s'empraran altres estudis més orientats a cercar les condicions ecoòmiques o els recursos disponibles per l'estat central d'aquest període que ens permeti contextualitzar l'impuls constructor d'infraestructures que hem pogut registrar en el cas de la província de Tarragona i, més concretament, en el cas de les Terres de l'Ebre. Així destacariem l'obra de Martín-Niño *La Hacienda española y la revolución de 1868* (1972) i l'obra de Costas, *Apogeo del liberalismo en la Gloriosa. La reforma económica en el Sexenio liberal, 1868-1874* (1988).

cal preguntar-se si el protagonisme de la política local –en la línia de la descentralització pròpia de l'acció de les Junes revolucionàries- incentivà que es posessin en marxa els projectes que més es requerien a l'esfera local, fet que fàcilment es pot interpretar amb en els discursos i les proclames revolucionaries de cada ciutat.⁵³⁶

Per respondre a aquesta qüestió, cal repassar els models interpretatius sobre la construcció viària a altres regions catalanes durant aquest període. Prenent com a model l'estudi de la formació de la xarxa barcelonina, Navàs interpreta la formació de la xarxa de camins locals com el tercer esgraó en sentit descendent de les categories viàries. Havent-se completat la general i la provincial, calia doncs iniciar la xarxa capil·lar. No obstant malgrat que segons la llei del 1848 el finançament d'aquestes comunicacions havia d'anar, en gran mesura, a càrrec dels municipis, des de la Direcció General d'Obres Públiques es preferí retornar el protagonisme a les diputacions provincials per tal d'evitar l'aprovació aïllada de camins sense cohesió recíproca amb la resta de camins locals.⁵³⁷

No s'ha de menystenir, tampoc l'acció de la obra pública com a mitjà per crear ocupació. Al darrera de la Revolució, s'hi trobava també un context econòmic crític que feia especialment vulnerable a les capes de població més baixes.⁵³⁸ S'utilitzà la volatilitat social com a palanca dels conspiradors contra el govern d'Unió Liberal, però, un cop triomfà la Revolució, havia que donar sortida a aquell descontentament per tant de que, des de sota, es permetés institucionalitzar el nou règim polític. Les obres públiques foren, sens dubte, una via per canalitzar el descontentament de les classes socials sense cap mitjà de subsistència.

⁵³⁶ En molts casos, això es concretava en la confiscació d'edificis religiosos, la construcció o reparació de camins o en reformes urbanístiques llargament esperades en aquelles ciutats emmurallades que havien experimentat taxes de creixement importants. En el cas de Tortosa, com veurem més endavant en el capítol de l'exemple, l'enderroc de les muralles tingué un paper destacat en el programa polític de les Junes Revolucionàries, tant en el moment de proclamació de la Revolució de setembre, com en la proclamació de la Primera República. AHCTE, fons municipal. Provisions municipals, 1868. 30/9/1868. p. 201-204.

⁵³⁷ La formació de la xarxa de carreteres locals a la província de Barcelona es pot trobar a NAVÀS, Teresa: *Història de les carreteres del territori de Barcelona* (2007). Barcelona. Diputació de Barcelona. pp. 100-102.

⁵³⁸ SÁNCHEZ, Nicolás: "El trasfondo económico de la Revolución" a LIDA, Clara E.; ZAVALA, Iris M (ed.): *La revolución de 1868. Historia, pensamiento, literatura* (1970). New York. Las Americas Publishing Company. P. 64-79. En aquest capítol, l'autor enumera entre les crisis que tingueren repercució sobre l'alçament de Cadiz, la crisi de subsistències de 1868, com a factor detonant, però també, la depressió econòmica que seguí al període d'expansió 1855-64, la crisi comercial i finalment l'esfondrament del sistema financer i creditici a partir del 1866. Poc temps tardà a que els efectes d'aquests grans fenòmens de l'alta economia tinguessin repercussions sobre les classes populars.

Les iniciatives del Sexenni Revolucionari començaren de la mà del *Pla de Camins Veïnals*, sorgit des de la Diputació de Tarragona al 1869 (actualitzant la vella llei de camins veïnals del 1848) i que venia a complementar la malla de camins que havien de comunicar als diferents pobles amb el seu cap de partit, que, i a la vegada, aquest havia d'estar-ho amb la capital de la província mitjançant carreteres de primer o segon ordre.

TAULA 4.10: **El Pla de Camins Veïnals de 1869 a les Terres de l'Ebre**

Número	Carretera	Ordre	Traçat
1	Gandesa a Faió	1	Vilalba dels Arcs i la Pobla de Massaluca
2	Flix al Pinell de Brai	1*	Ascó i les Camposines
3	Flix a Riba-roja	2	
4	Gandesa a Horta	1	Bot
5	Bot a Prat de Comte		
6	Tortosa a Amposta	1	Per la riba dreta del riu Ebre
	Mas de Barberans a		
7	Tortosa	1	Enllaç amb la carretera de Castelló
8	Santa Bàrbara a la Sènia	1	La Galera
9	La Galera al Godall	2	
	Santa Bàrbara a		
10	Amposta	2	Masdenverge
11	Alcanar a la Sènia	1*	Ulldecona
			Perelló (a l'Ametlla hi havia l'estació del ferrocarril)
12	Tortosa a l'Ametlla	2	
13	Ginestar al Perelló	2	
14	Tortosa a Mora la Nova	1*	Tivenys, Benifallet i el Ginestar
15	Falset a Tivissa	1*	Marçà i Capçanes

(*) Aquesta marca identifica aquells trams de primer ordre que són considerats trams prioritaris en la destinació dels recursos

FONT: AHDT, fons Obres Públiques. Capses en foli, 27.

Aquest pla de camins veïnals resultà ser molt més ambiciós que els d'origen estatal. Contemplava un total de 73 trams, diferenciats per la condició de primer i segon ordre, aplicant la categorització pròpia dels plans precedents. En total hi havia 38 trams de carretera de segon ordre i 35 de primer, entre els quals se'n destacaven 16 de prioritaris. Enfocant el pla a les Terres de l'Ebre, que són els trams referenciats al quadre anterior, podem apreciar un total de 15 trams (20,54% dels trams provincials), 9 de primer ordre (25,71% dels trams de primer ordre provincial) i 5 de segon ordre (13,15% dels provincials) Entre els de primer ordre, 4 trams prioritaris són ebrencs (el 25% del total).

Aquestes dades comparatives mostren una marcada proporcionalitat territorial, la qual cosa ve a dir que els plans veïnals participaven d'una política de cohesió que els altres

plans van obviar. Aquesta nova concepció deriva de l'ideari revolucionari i de les queixes que molts ajuntaments, especialment de municipis del Montsià, havien dirigit a la Diputació, ja que d'ençà els anys 50 quan a les beceroles del procés constructor es requeria la participació dels ajuntaments i de les elits regionals, que les decisions en matèria viària no davallava més enllà de la diputació provincial. L'escàs pes i interès que les elits tortosines mostraven en les instàncies provincials, feren que els seus projectes quedessin arraconats successivament, malgrat que apareguessin als plans aprovats pel govern.

Amb aquest pla es posà sobre la taula de manera decidida la xarxa d'articulació comarcal i d'enllaç amb les vies de categoria superior que travessen el territori. Bona prova d'això és observar els trams preferents:

- a) En primer lloc destaquem la línia entre Tortosa i Mora la Nova. Aquest era un tram de gran importància, ja que suposava una línia directa entre les vies del Priorat i Reus amb Tortosa sense necessitat de creuar el riu, ni de travessar el coll de Balaguer per anar-hi per la carretera de Barcelona a València.
- b) En segon lloc, la culminació de l'eix entre Gandesa i Flix, a través del pas de les Camposines, la qual cosa modernitzava la tradicional carretera de Tortosa a Lleida, per la dreta de l'Ebre. I, en tercer lloc, l'enllaç entre Alcanar i Ulldecona. Era imprescindible que l'eix agrari i industrial del riu Sènia tingués continuïtat fins al mar i connexió amb els dos ramals de la vella carretera reial de Barcelona a València. Això es va veure complementat per una xarxa de camins veïnals que interconnectaven els pobles amb les respectives capitals del partit i entre ells, afavorint una millor extracció de les produccions agràries i la concentració de les mateixes en punts de redistribució i exportació. Igualment es reforçà les comunicacions entre ciutats en progressiva expansió, com són les vies que comunicaven Falset i Tivissa (en el cas de la comarca del Priorat, o la de Tortosa i Amposta al corresponent partit.

7.6. Inversió i polítiques de compensació. La política viària en temps de la Restauració.

La Restauració suposà un període d'impuls de la infraestructura viària. Els plans de carreteres ja estaven perfilats, i els llargs períodes d'estabilitat política van permetre la realització continuada dels projectes aprovats.⁵³⁹ Segons Martínez, la construcció de la xarxa de carreteres per part de l'estat durant la Restauració es concentrà especialment en dues fases i una supletòria dins del règim dictatorial de Primo de Rivera: entre 1876 (fi de la 3a Guerra Carlina) i 1890, per un costat, i 1913-1918, per altre, aprofitant la bonança econòmica de la Primera Guerra Mundial. La tercera fase correspondria als *planes de firmes especiales* de la dictadura (1918-1931), la qual estigué dirigida, no tant en l'augment de kilòmetres lineals, sinó a la millora de l'estat de les mateixes, arran de les necessitats derivades de la proliferació de les companyies d'autobusos i les línies de transport terrestre regionals.⁵⁴⁰ Al llarg del present epígraf, abordarem l'evolució de la xarxa viària durant aquesta primera fase de construcció delimitada entre la tercera Guerra Carlina i el 1890, per tal d'adequar-ho als límits cronològics dels altres capítols del present treball.

Entre 1876 i 1890 l'estat espanyol passà de tenir una xarxa de camins de 19.500 km a una de 27.600. Aquest augment de 8.100 km es produí especialment en les carreteres de caràcter provincial i veïnal construïdes per diputacions provincials i ajuntaments. En el cas de la província de Tarragona, fou la Diputació la qui s'encarregà de projectar i construir aquells camins, seguint el model d'actuació de la Junta de Carreteres, però, clar estava, comptant únicament amb els recursos propis, però decidint, de manera autònoma, on s'havien de realitzar les actuacions. Amb aquesta autonomia es portaren a terme el pla provincial de carreteres veïnals.

Amb l'aprovació del pla provincial de carreteres veïnals, la Diputació de Tarragona, va procedir a fer una recapitulació del que fins aleshores s'havia construït i invertit en matèria de carreteres i camins, i projectà un pla, que, a més a més d'impulsar la xarxa

⁵³⁹ Sobre el llarg període d'estabilitat política i continuïtat institucional que suposà el període de la Restauració a Espanya, però també els règims polítics dominants a la majoria dels països occidentals, veure CASTRO, Demetrio: "Agitación y orden en la Restauración. ¿Fin del ciclo revolucionario?" a *Historia social*, 5. 1989. p. 37-49.

⁵⁴⁰ MARTÍNEZ, Miguel: *Restauración y crisis de la monarquía (1874-1931)* (1991). Madrid, Alianza. p. 224-226.

capil·lar que fins llavors havia quedat en un segon pla en front de les vies de primer i segon ordre (a escala estatal i provincial), també aspirava a equilibrar els volums d'inversions entre els diferents territoris per tal d'afavorir aquells territoris menys afavorits entre els projectes realitzats fins aleshores, a més a més de repartir el benefici del treball entre els diferents partits de la província.⁵⁴¹

Per aquest motiu, un cop aprovats els trams a construir, es procedí a la prioritització dels trams i a organitzar la distribució econòmica de la nova partida monetària de l'estat, un emprèstit d'1.750.000 pessetes. Observem el quadre següent:

⁵⁴¹ Malauradament no disposem d'un estudi monogràfic sobre les actuacions de la Diputació de Tarragona durant aquest període. L'únic estudi centrat en aquesta institució el constitueix les dues obres d'Antoni Jordà: *Las Diputaciones provinciales en sus inicios. Tarragona 1836-1840. La guerra como alteración de la norma jurídica*. (2002). Tarragona. Diputació de Tarragona. I, *Orígens de la Diputació de Tarragona (1822-1840). Divisió territorial, organització institucional i relacions amb els ajuntaments* (2008). Tarragona. Diputació de Tarragona. És en aquesta última obra on millor es descriu l'organització interna i el funcionament ordinari –i extraordinari– de la cambra provincial, però per cronologia, en ambdues obres, ens limita a la situació prèvia a la consolidació de les institucions de l'estat central.

TAULA 4.11: Inversions de la Diputació de Tarragona en funció de la contribució i política de compensació territorial en matèria d'inversions amb la partida de 1.750.000 pts. Pla del gener del 1878.

Partit judicial	1. Inversió realitzada en obres o subhastes	2. Contribució	3. Tant per unitat de la contribució del PJ respecte la contribució total de la província	4. Tant per unitat d'inversió rebuda respecte la contribució total de la província	5. Tant per unitat que correspon a l'anivellament amb Tarragona	6. Pts d'anivellament	7. Diferència que resta de les 670.000 pts del préstec	8. Quantitat a invertir en pessetes
Tarragona	326.378,05	86.167,24	0,13	0,50			88.172	88.172
Reus	254.553,70	121.944,13	0,19	0,39	0,32	207.242	124.754	331.996
Tortosa	202.695,15	120.774,59	0,18	0,31	0,39	254.664	123.548	378.212
Valls	174.333,35	63.602,97	0,10	0,27	0,10	66.482,5	65.057	131.539,5
Falset	167.027,08	82.172,19	0,12	0,25	0,22	143.969	84.018	227.987
Gandesa	101.596,48	67.426,36	0,10	0,15	0,23	153.597,5	68.943	222.540,5
Montblanc	123.320,06	53.576,33	0,08	0,19	0,12	79.517	54.806	134.323
El Vendrell	49.875,79	59.336,19	0,09	0,08	0,27	174.819,5	60.702	235.521,5
Total	1.399.779,66	655.000				1.080.291,5		1.750.291,5

FONT: Estado de las cantidades que con respecto al cupo del contingente provincial correspondiente a los ocho partidos judiciales de que se compone la provincia, resultan invertidos en obras de carreteras con expresión [sic] de la que corresponde invertir a cada uno para su nivelación respectiva con el partido de Tarragona que es el mas beneficiado; u las de las carreteras de que se propone aplicar la diferencia resultante. AHDT, fons obres públiques, capsas en foli 27. Elaboració pròpia.

Aquest quadre mostra dos sectors diferenciats: el primer sector correspon a les columnes 1-5 fan referència a l'estat de la qüestió en matèria d'inversions en relació als volums de contribució dels 8 partits judicials de la província. Clarament es pot veure com fou Tarragona l'àrea més beneficiada en matèria d'inversions des del 1864, i més si es té en compte la contribució moderada que aportava el partit de la capital. No és estrany, ja que els camins de primer i segon ordre arrencaven des de la capital, especialment les carreteres d'Alcolea i la de Lleida, a més a més de les reparacions i manteniment de l'antiga carretera reial tant en direcció Barcelona com en direcció València. En segon lloc es troba Reus, on a més a més de la carretera d'Alcolea, s'havien començat les obres de la carretera de Fraga i una potent xarxa de camins comarcals que unien els pobles del Baix Camp amb el seu mercat natural. Tant Font i Garolera com Pere Pascual estan d'acord en afirmar que Reus és un clar exemple de ciutat que impulsa la xarxa viària per les necessitats de creixement de la seva indústria i del seu mercat.

Tortosa és el partit judicial que els segueix, on la inversió no radica tant en les infraestructures viàries com en els costos exorbitants del manteniment del pont de barques, despesa que l'ajuntament compartia amb la diputació per l'interès estratègic que tenia en les comunicacions provincials. La resta, deriva de la part que li pertoca de la carretera de Tortosa a Gandesa, de la qual ja ens n'hem ocupat àmpliament. Els casos de Gandesa, Falset, Valls i Montblanc responen al mateix patró, el fet d'ésser travessats per les principals projeccions viàries de la província.

El desplegament dels recursos pren una nova dimensió si es combina la inversió rebuda respecte la contribució total de la província (columna 5), on es reafirma un excés d'inversió del partit judicial de Tarragona, que es feu amb pràcticament el 50% dels recursos, mentre que les demès tingueren un dèficit d'inversió de gravetat diversa. Aquí és on pren sentit la columna 5, que fa referència a una taxa d'anivellament que ha generat problemes d'interpretació, i que sospitem que deriva d'unes dades externes que no apareixen a l'informe font. Aquests índex deixa de banda Tarragona, però les dades per als altres partits judicials no guarden cap tipus de proporció ni amb la contribució ni amb els volums que afecten a les inversions ja realitzades. Per altra banda, és un índex massa exacte (4 decimals) com per ser una mera aproximació. El que sí que sabem és

l'efecte d'aquest índex sobre les noves inversions. Aquí s'inicia el segon bloc del quadre.

La nova partida d'inversió dotada amb un total de 1.750.291,5 pts, estava dividida en dues porcions. La primera ascendeix a 1.080.291,5 pts. (total de la columna 6) i surt d'aplicar l'índex de compensació sobre la contribució (columna 2). Creiem que aquest índex té a veure amb un balanç entre el dèficit d'inversions i el traçat dels nous trajectes aprovats per al pla de carreteres veïnals. Les 670.000 pessetes que resten fins al 1.750.000 es distribueixen proporcionalment -aquest cop ja Tarragona està contemplada al càlcul- en funció del valor índex de la columna 3, és a dir, el pes proporcional de la contribució de cada partit respecte el total de les contribucions recol·lectades a escala provincial. Sumant les dues partides (columnes 6 i 7) apareix el volum d'inversió, aquest cop més ben ponderat dels nous projectes que foren aprovats per a cadascun dels partits judicials.

Pel que fa a les prioritats establertes, amb el pressupost definit en política de compensació es va definir dos torns d'actuació amb un pressupost de 541.119,46 pts. i 541.861,34 respectivament (que sumen un total de 1.082.980,8 pts), amb el següent desplegament de recursos:

TAULA 4.12: Propostes d'inversió del fons de compensació previst per la Diputació de Tarragona per al Pla provincial de carreteres veïnals. 1878.

Torn	Prioritat	Carretera prioritària	Longitud (km)	Pts	Pts/km (*)
Primer	1	Carretera del Vendrell a Sant Jaume dels Domenys (tros 2)	6,52	132.920,91	20.374,14
	2	Carretera d'Uldecona a Alcanar (tros d'Uldecona a l'ermita del Remei)	5,08	56.146,24	11.052,41
	3	Carretera del Pinell de Brai a Mora d'Ebre (tros Pinell-Miravet)	12,70	175.000	13.779,53
	4	Carretera d'Amposta a Vinallop	9,72	90.000	9.259,26
	5	Enllaç de la carretera d'Alcolea a Tivissa (enllaç de Capçanes per Marçà)	5,56	87.052,31	15.665,34
TOTAL			39,58	541.119,46	
Segon	7	Carretera de Reus a Mont-roig (tros 2n i 3r)	10,46	176.783,88	16.900,94
	8	Enllaç de Valls a de la carretera entre Rensà i Montblanc	1,20	15.123,85	12.603,21
	9	Carretera de Santa Bàrbara a la Sènia	6,42	35.942,63	5.598,54
	10	Enllaç de Tarragona a la carretera general d'Alcover a la Creu de Calaf (tros Vilallonga-enllaç)	-	51.360	-
	11	Carretera de Cambrils a Prades (tros de Cambrils a Aleixar)	2,50	61.263	24.505,45
	12	Enllaç de Blancafort a la carretera d'Artesa a Montblanc	2,60	42.310,91	16.273,43
	13	Enllaç de la Bisbal a la carretera d'Alcover a la Creu de Calaf	2,37	21.876,45	9.230,57
	14	Enllaç de Masllorenç a la carretera d'Alcover a la Creu de Calaf	2	25.000	12.500
	15	Carretera del Godall a la Galera	5	40.000	8.000
	16	Enllaç de Masroig a la carretera general d'Alcolea	2,50	35.000	14.000
	17	Carretera de Belltall a Vallfogona	-	37.200	
TOTAL			-	541.861,34	

(*) Elaboració pròpia

NOTA: en negreta, els traçats de les Terres de l'Ebre.

FONT: *Estado de las cantidades que con respecto al cupo del contingente provincial correspondiente a los ocho partidos judiciales de que se compone la provincia, resultan invertidos en obras de carreteras con expresión [sic] de la que corresponde invertir a cada uno para su nivelación respectiva con el partido de Tarragona que es el más beneficiado; u las de las carreteras de que se propone aplicar la diferencia resultante.* AHDT, fons obres públiques, capses en foli 27.

Els projectes que apareixen referenciats al quadre anterior són les propostes impulsades amb la primera partida del pressupost, separada en funció d'uns diferencials que determinen el grau de compensació i el dèficit d'inversió de diferents partits judicials de la província respecte el partit de Tarragona. El desplegament d'aquesta partida es realitzà mitjançant dos tornos de 5 i 10 projectes respectivament, malgrat que les partides d'inversió per tort pretenen ser simètriques.

Al primer torn hi havia 5 projectes amb un total de 39,5 km de carretera per construir, dels quals tres afecten a les terres de l'Ebre amb un total de 27,5 km (70% de les vies i un 60% del pressupost). Del segon torn, només hi ha dues carreteres veïnals que afecten a les Terres de l'Ebre, un total d'11,42 km i un cost de 75.942,63 pts, que suposa un modest 14% del pressupost del segon torn. No es pot expressar el percentatge quilomètric d'aquestes vies respecte el total donat que hi ha dos projectes sobre els que la font no informa la seva longitud. Tanmateix, no hi ha dubte que és una porció més residual i representaven uns projectes que ocupaven els llocs 9é i 15é dels 17 existents entre els dos torns d'actuació.

En canvi el primer torn, els projectes ebrencs ocupaven els llocs 2n, 3r i 4rt del rànquing de prioritats, només per sota d'un tros de la carretera del Vendrell a Sant Jaume dels Domenys, la qual cosa és molt lògica si atenem a l'escassa inversió que la Diputació havia realitzat al partit del Vendrell, amb una aportació històrica de 50.000 pts, import ridícul si ho comparem amb les 326.000 pts que el partit de Tarragona s'havia autoadjudicat.

Si ens fixem amb els projectes de les Terres de l'Ebre, podem apreciar també una voluntat compensatòria en la localització municipal de les inversions. Tots els projectes aprovats, tret del que recau sobre el partit de Gandesa, tots aterren sobre el Montsià. Aquesta comarca havia estat apartada de tots els eixos prioritaris, fins i tot des del punt de vista estrictament ebrenc, degut a la prioritat d'enfortir les comunicacions de la comarca del Baix Ebre amb la Terra Alta i la Ribera d'Ebre, doncs era allí on es produïa la intersecció amb les carreteres d'Aragó i de Lleida. Això, a efectes pràctics es traduí en un dèficit d'inversió en les necessitats d'articulació comarcal dels pobles del Montsià, on contrastava l'ús de l'antiga carretera reial (que degut a que depenia de l'Estat, estava en un estat de conservació lamentable) amb camins que ni tan sols es podien considerar de ferradura. Amb la partida compensatòria, s'aconseguia invertir diners en el progrés d'una carretera desitjada des dels anys 50 i que buscava ser un eix del riu Sènia que comuniqués els pobles de muntanya, plana i costa del límit meridional de Catalunya, els qual, malgrat un dèficit d'inversió, tant des de Tortosa com des de Tarragona, havia demostrat un dinamisme econòmic comparable a l'eix Tortosa-Amposta-Sant Carles de la Ràpita.

7.7. La consolidació de la xarxa viària.

Sota aquest epígraf pretenem explicar el model d'actuació que es seguí a l'hora de portar a la pràctica els diferents plans de carreteres, i com es trasllada els acords dels projectes fins al peu d'obra a partir de l'exemple d'un dels trams de la carretera de Tortosa a Mora d'Ebre. I en un segon terme, s'intentarà realitzar, a mode de síntesi, una perspectiva de tipus cronològic que situï els diferents projectes, no només a la línia cronològica, sinó també atribuint-los un volum de costos que ajudin a apreciar els ritmes de despesa i de consolidació de la xarxa viària al sud de Catalunya.

7.7.1. El procés administratiu i la construcció de les carreteres a partir de casos concrets.

La modernització de la xarxa viària passava per convertir els camins en carreteres que, segons la seva categoria de carretera de 3r ordre, li corresponia una amplitud de fins a 6 metres d'ample. Per fer una lectura més cenyida a la realitat, seguirem el projecte de carretera, entre Tortosa i Mora la Nova, concretament el primer tram que es realitzà al 1868 entre Tivenys i l'assut de Xerta, el qual reuneix un cúmul de circumstàncies i dificultats que el converteix en un cas força exemplificador de tot el procés de construcció viària.⁵⁴²

L'estudi del projecte començava amb una tasca de treball de camp. Els projectes de carreteres havien estat definits molts anys enrere i sorgiren de les necessitats derivades de l'expansió agrària i de l'increment del volum de mercaderies que calia transportar als punts de concentració i d'exportació. El que determinava el fet d'emprendre un projecte o no era la qüestió econòmica i la prioritat que les instàncies administratives atorgaven en cada cas. A aquesta decisió influïa tant la importància real del projecte com la capacitat d'influir sobre els òrgans de decisió els interessats en cada cas. Tot i així, com s'ha vist, el cas de les Terres de l'Ebre, els projectes arribaren de la mà del pla provincial de camins veïnals i de la creació dels fons de compensació que venien a suplir el dèficit d'inversió en infraestructura. La resta depenia de la importància de cada

⁵⁴² AHDT, fons obres públiques. Capses en foli, caixa 5. *Proyecto de un camino vecinal de 1r orden de Tortosa a Mora la Nueva por Tivenys y Benifallet.*

territori en funció del nivell de contribució territorial i capacitat productiva de cada municipi.

El treball de camp el portava a terme la junta de camins veïnals de cada municipi o els directors de camins del partit judicial, i es basava en l'observació del terreny, la presa de contacte amb la gent del territori i les seves necessitats, i al final, l'elaboració d'un informe tècnic i econòmic que anava dirigit a la Diputació Provincial. En aquesta instància administrativa, passava per un procés d'anàlisi i debat juntament amb l'enginyer i el Governador provincial.⁵⁴³ Quan les tres instàncies provincials estaven d'acord, es tramitava a l'estat per a que emetés la seva conformitat. Quan això succeïa - el temps d'espera podia ser molt llarg-, el projecte quedava comprés dins del Pla de carreteres, que segons la seva importància, es classificava com de primer ordre, segon o tercer, i per tant, s'incloïa en un pla estatal, provincial, o un pla provincial de camins veïnals.

Aquest procediment ja s'havia realitzat en la major part dels casos, a principis dels anys 60 del s. XIX, però la limitació dels recursos féu que s'establistin prioritats i els projectes no prioritaris saltessin entre els successius plans de construcció viària. La consideració o no d'un determinat rang entre les prioritats venia decidit des de la Diputació provincial, i per tant, del grau d'influència sobre els projectes del representant de cada partit judicial, o bé, de manera indirecta, a través dels diputats a corts que podien dictar des de l'executiu certa "urgència" sobre algun projecte en particular. Aquesta via fou especialment utilitzada durant la Restauració i el pla de carreteres estatal del 1877, on la influència caciquista sobre la projecció viària acabà per anomenar les carreteres arracades des del parlament com les *carreteres parlamentàries*.⁵⁴⁴

⁵⁴³ Segons l'obra d'Antoni Jordà *Orígens de la Diputació de Tarragona (1822-1840). Divisió territorial, organització institucional i relacions amb els ajuntaments* (2008). Tarragona. Diputació de Tarragona p. 262-266 i 277-282, la Diputació de Tarragona assumí les competències en matèria d'infraestructures a partir de dues actuacions: les de la Junta per a la construcció del Port de Tarragona i les de la Junta de la carretèra de la Reina Amàlia durant la dècada dels anys 30 del s. XIX. En ambdues infraestructures, la Diputació n'assumí la directiva i el control dels mitjans de finançament posant-se al capdavant de les respectives Junes i controlant-ne els organismes directius, especialment el director de les obres, el qual, fins aleshores, havia gaudit d'àmplies competències i autonomia.

⁵⁴⁴ FERRER ALÓS, Llorenç: "Indicios de cambio en el sistema de heredero único en Cataluña en el siglo XIX" a *Revista Historia Contemporánea*, 31. 2005. p. 492. L'autor, contextualitzant les tasques de l'antiga classe terratinent desplaçada a la ciutat, destaca el cas de Ramon de Rocafort, el qual sent diputat provincial per Barcelona, feu gestions per aconseguir la carretera d'Artés, municipio del Bages,, amb els beneficis que això implicava per a les seves terres i per a la fàbrica textil de la qual n'era el principal accionista. En honor seu, la carretera fou batejada en el seu nom.

No obstant, aquesta pràctica ja havia estat emprada des de molt abans, especialment en aquelles regions que, com l'Ebre, tenien poca o escassa influència sobre els òrgans decisoris provincials. Els diputats a Corts, per tant, eren la manera més directa que tenia un territori apartat de les instàncies de poder descentralitzat de l'estat per tal d'aconseguir finançament per als projectes del seu interès. Ja s'ha apuntat l'exemple del diputat Josep de Montagut al 1845 per aconseguir la construcció de la dels *Paitrossos*, és a dir la de Tortosa a l'Aldea.

Un cop el projecte estava recollit a un pla de carreteres i la diputació n'havia assignat una part del pressupost, l'obra sortia a subhasta. Es publicava al Butlletí Oficial de la Província i el licitant escollit rebia el lligall de condicions tècniques i econòmiques a les quals s'havia de sotmetre. A escala de projecte, cada carretera estava dividida en trams de cost o longitud equiparables, i a la vegada en seccions sobre les que s'alçava la planimetria, tot i que les licitacions es realitzaven per trams. Aquesta circumstància feia que una mateixa carretera pogués aparèixer repetidament als successius plans de carreteres malgrat que les diputacions les consideressin acabades. Això era degut a que, si es donava el cas, les diputacions preferien que les carreteres que els interessaven formessin part de plans d'interès estatal, per tal que escalar posicions en la jerarquia de projectes, malgrat només estar interessats en algun tram concret que interessa al territori.

S'establia un temps de construcció i es fixava una data d'entrega de l'obra. Des de l'inici de les operacions fins a l'acta oficial de l'entrega del tram a l'autoritat provincial, el contractista esdevenia l'únic responsable dels costos i el manteniment de l'obra.⁵⁴⁵

Quan s'acabaven les obres, el contractista elaborava una memòria de liquidació on contraposa el preu de licitació de l'obra, els pressupostos aprovats i les despeses reals que l'execució de les obres han ocasionat. Aquest informe es entregat a la diputació i aquesta efectua el pagament de les obres.

⁵⁴⁵ AHDT. Fons Obres públiques, capses en foli, 05. *Proyecto de un camino vecinal de 1r orden de Tortosa a Mora la Nueva por Tivenys y Benifallet*. Aquest informe va acompanyat d'un seguit de cartes en les que el contractista José Elorza demana insistentment que es produeixi l'entrega de l'Obra, ja que no està disposat a sostenir gaire temps més la conservació de l'obra.

Finalment, es portava a terme l'acte oficial d'entrega de les obres, on assistia un delegat de la diputació provincial (o el governador civil, si l'obra era d'importància), l'enginyer de la província, un representant de la comissió responsable en matèria de carreteres del municipi afectat i el contractista de l'obra.

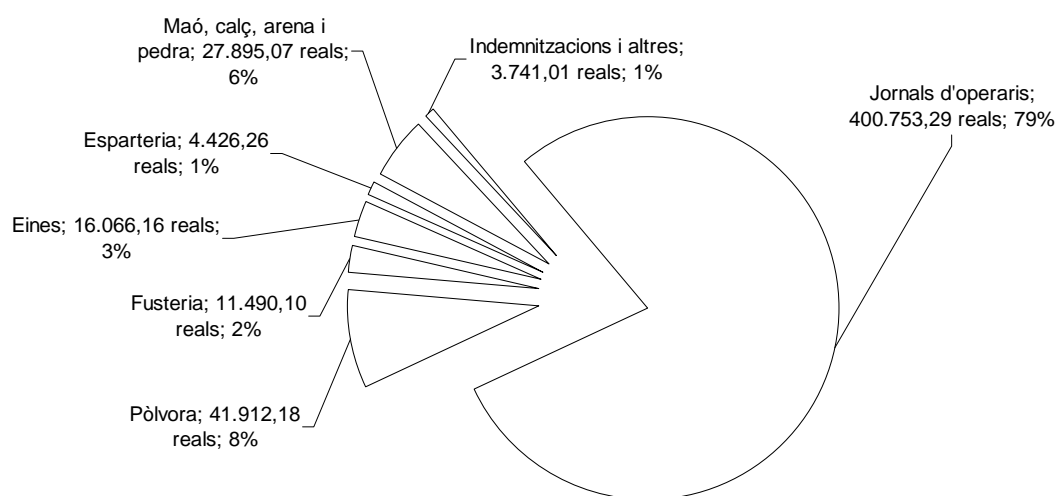
Cal afegir que en els projectes més primerencs, especialment els de la dècada dels anys 60 i els anteriors, la falta de finançament de caràcter estatal es solia resoldre per la via privada. Entre els negociants, propietaris i industrials més interessats en la construcció d'una determinada via es constituïen en societat d'accionistes, que juntament amb el contractista de les obres aconseguien la llicència de construcció per part de foment i del govern provincial, el qual prèviament els havia d'aprovar el projecte que plantejaven, els pressupostos i el pla d'amortització. Aquestes carreteres es solien finançar a posteriori a partir de l'apropiació per part dels accionistes d'una part dels ingressos generats pels peatges de carretera existents

L'observació d'informes de diferents projectes ens ha conduït a la conclusió que gran part dels pressupostos en matèria de carreteres es dividia en tres conceptes bàsics: a) explanació del terreny; b) obres de fàbrica; i c) afermat.

L'explanació del terreny, sovint suposava la partida més important del pressupost, ja que constituïa l'obra d'habilitació del terreny per on havia de passar la via, per a que aquesta tingués les característiques òptimes en allò que afecta a la pendent i amplitud del traçat. Per això, s'havia de contemplar la construcció de terraplens o excavar la roca per optimitzar-ne el recorregut. Aquestes obres, sempre anaven acompanyades d'obra de fàbrica. En cas d'existir barrancs, calia construir murs de contenció, desguassos i passos d'aigua, i obres de drenatge de les aigües per tal de garantir una millor conservació del ferm de la carretera. En els casos més complexos, també es preveia la construcció de ponts o túnels, però per no disparar el pressupost s'evitava l'execució d'obres de gran envergadura.

Un altre concepte a tenir en compte és el transport. Aquesta partida no s'ha comptabilitzat com una de les tres bàsiques degut a que forma part de tots els procediments. Cal transportar els materials extrets i aportats, així com traslladar els operaris i els materials de construcció.

GRÀFIC 4.6: Un exemple d'estructura de costos de construcció d'una carretera. El tram del Coll de l'Illa de la carretera de Valls a Lleida entre el maig de 1844 i el juny del 1845.
En Reals.



FONT: AHT, fons Moragas, top. 3373. Elaboració pròpia.

Finalment trobem l'afermat. Sobre els exemples contemplats, cal dir que a Espanya a la segona meitat del s. XIX es continuava seguint el model francès i romà, basat en obres de calatge, amb fonaments, excavació de la caixa o llit de la carretera, i l'aplicació de diverses capes de grava o pedra triturada i recobert per enllosat o làmines de pedra, tot oferint una forma convexa que afavoria la evacuació de les aigües cap a les cunetes laterals. Aquest tipus de ferm oferia uns acabats d'una certa qualitat, però amb l'inconvenient de que els costos per km de carretera ascendien molt més que en el model seguit a Anglaterra. Segons Madrazo, el model de Mac Adam, assolí un equilibri entre cost i durabilitat del ferm que el convertí en el model construcció més seguit d'Europa gràcies a la capacitat drenadora de l'aigua i l'encaix de gran consistència entre pedra molta de diferents mides.⁵⁴⁶ No obstant, les millores en la tècnica del s. XIX permeteren rebaixar els costos de l'excavació de la caixa i del mur d'obra gràcies a l'abaratiment en la fabricació en sèrie del maó.

La construcció d'un petit mur als extrems de la caixa de la calçada estalviava un excés de perforació de la caixa en pro d'una certa elevació del llit de la carretera i a la vegada afavoria el manteniment de la cuneta i de la seva funcionalitat.

⁵⁴⁶ SANTOS MADRAZO: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. vol I (1984). Madrid. Colegio de caminos, canales y puertos. p. 191

La superfície de la carretera havia de permetre no només el pas de vehicles pesants, sinó també un pas sòlit i segur de la cavalleria. Per això calia un ferm compacte, i dur, cosa que només s'aconseguia amb una adequat equilibri entre fonaments, les capes de recobriment i superfície del ferm, així com un ús relativament constant de la via. El pas de bèsties i carruatges, a més de l'acció de les inclemències meteorològiques possibilitaven un ràpid enduriment de la superfície i el desitjat assentament entre les capes de pedra mòlta. En tot cas, cal concloure que amb els casos observats, no existeix un seguiment d'un determinat mètode o tècnica de construcció, però sí que es determina a les condicions facultatives el número de capes, els materials emprats i el seu gruix. Els gruixos de les capes venien determinats per la tipologia dels materials emprats, però sempre s'estipulava un major gruix a la part central que no pas als extrems laterals de la via, ja que, per sobre de tot calia afavorir la convexitat de la superfície per evacuar l'aigua. Els materials emprats venien determinats per la producció pròpia de cada territori, però en els casos que ens ocupa, la indústria de la construcció estava el suficientment desenvolupada (gràcies al revulsiu que suposà per al sector la Real Companyia de canalització de l'Ebre) com per oferir disponibilitat de calç, calç hidràulica, morter, formigó i pedra calcària.

Cal indicar, a més, que la mà d'obra no apareixia explicitada als pressupostos, únicament de manera indirecta, en funció de l'operació concreta (especialment transports). On sí que apareixen valoracions qualitatives són als informes que l'enginyer en cap de la Província enviava a la Direcció General d'Obres Públiques, on es detallava la naturalesa de les operacions realitzada i la jerarquia dels treballadors. És curiós com aquests són tractats com a responsables dels seus trams assignats i se'ls premia en la mesura de la seva productivitat o l'estat de el tram de carretera amb el que els toca treballar.⁵⁴⁷ Madrazo realitza una aproximació a la mà d'obra que treballava en la construcció de la xarxa viària sobre diferents casos observats, com ara *vagos*, presos, soldats i fins i tot esclaus.⁵⁴⁸ Tanmateix és d'observar que els casos que aquest autor analitza fan referència al finals del s. XVIII i principis del s. XIX. En canvi a la situació que nosaltres ens trobem, sabem que, almenys els projectes inscrits en els plans de carreteres de la Junta de Carreteres de Catalunya, comptaven amb el *jornal de villa*, és a

⁵⁴⁷ AHN, fondos contemporáneos. Obras Públicas. Ministerio de Fomento, leg 46 Exp. Y7, 108. *Estado de las carreteras de Tarragona*.

⁵⁴⁸ SANTOS MADRAZO: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. vol I (1984). Madrid. Colegio de caminos, canales y puertos. p. 203-208.

dir, en el treball gratuït dels ciutadans. Tanmateix, en plans successius, especialment a partir del 1869 –un cop superada la gestió de la junta de carreteres de Catalunya– entenem que la mà d'obra emprada és majoritàriament jornalera, els sous de la qual els determinava el licitant que hagués aconseguit el contracte de les obres, encara que aquests solien ser força regulars.⁵⁴⁹

Cal dir, a més, que l'aprovació i execució d'un pla de carreteres sobre un territori, no només oferia feina a la massa jornalera del territori, sinó que, a més, activava sectors paral·lels, especialment relacionats en la construcció com la producció de maó, de guix o la indústria extractiva (pedreres), però també la mecànica.

7.7.2. Cronologia de la construcció de les carreteres.

Tot i haver nombrat projectes de carreteres i trams aprovats per les diferents instàncies administratives, i la seva inclusió als pressupostos, sovint existia una llarga distància entre el paper i l'aplicació real de les obres. S'ha cregut convenient, per tant, realitzar una aproximació cronològica als processos administratius i a les obres, no tant des del punt de vista del projecte, sinó des de la carretera.

Aquesta aproximació, malgrat admetre que és molt deficitària en detalls, sí que és necessària si el que es persegueix és considerar a posteriori les conseqüències de la construcció viària en relació al comerç o la indústria. Pel que fa a les fonts emprades, majoritàriament són els informes conservats que realitzava la Diputació Provincial i que analitzaven diferents períodes per avaluar els volums de despesa en matèria de carreteres. En aquets informes s'indicava, amb més o menys precisió, l'estat en que es trobaven cadascun dels projectes aprovats pel pla. S'hi definia l'estat en el procés administratiu, el procés de construcció (amb el nom del licitant de l'obra) i en alguns casos els kilòmetres construïts respecte el total de la carretera.

Exposem a continuació el quadre amb els trams executats o en execució de les Terres de l'Ebre entre els projectes aprovats pel Pla provincial de camins veïnals.

⁵⁴⁹ La regularitat dels sous dels treballadors a peu d'obra l'hem extret dels informes de sous i salaris registrats pel cos d'enginyers de l'exèrcit, tot prenent mostres del 1842, 1849 i 1853. al llarg d'aquests anys els salaris es varen mantenir estables. ACA, fons Diversos, Comandància d'Enginyers de l'Exèrcit, 498, núm. 1766 i 1767.

TAULA 4.13: Estat i cronologia de construcció de les carreteres veïnals que afecten a les Terres de l'Ebre (1865-1880)

	Tros	Km	Preu	Pts/km	Subhasta	Contractista	Data estudi	Inici obres	Data Entrega
Carretera de la Sènia a Santa Bàrbara	1	21,5						1866	1869
Enllaç de la carretera de Santa Bàrbara a la Sènia amb la carretera general de Vinaròs a la Venta Nova per Ulldecona i Alcanar	1	8,3	73.609,86	8.868,66			1877		
Enllaç de la carretera de Santa Bàrbara a la Sènia amb la carretera general de Vinaròs a la Venta Nova per Ulldecona i Alcanar		6	35.942,63	5.990,44	1870	José Bages			
Enllaç de la carretera de Santa Bàrbara a la Sènia amb la carretera general de Vinaròs a la Venta Nova per Ulldecona i Alcanar	2	5,08	56.146,24	11.052,41	1873				
Enllaç de la carretera de Santa Bàrbara a la Sènia amb la carretera general de Vinaròs a la Venta Nova per Ulldecona i Alcanar	3	5,03	49.555,57	9.852		Pedro Aguadé Bonaventura Alenton			1872
Carretera d'Alcolea a Batea		7,16	79.482,31	11.100,88					
Manteniment del Pont de Barques de Tortosa			13.232,57						
Carretera de Tortosa a Flix (tram Tivenys-Benifallet)	2	1,19	30.131,91	25.320,93	1867	José Elorza		1867	1869
Carretera de Tortosa a Flix (tram Benifallet-Rasquera)							1872		
Carretera entre l'Ametlla de mar, el Perelló i Rasquera					1873			1873	1876
Carretera entre l'Ametlla de mar, el Perelló i Rasquera (tram Ametlla a la carretera de Castelló -Perelló)		6,9	89.827,17	13.018,43					
Enllaç d'Amposta amb la carretera de València per Vinallop									1872
Carretera d'Amposta a Santa Barbara per Masdenverge							1871		
Establiment d'una barca a Mora la Nova per al pas del riu							1877		
Enllaç carretera d'Alcolea (Gandesa) amb Bot i la carretera de Beseit	1	12,85	225.280,54	17.531,56	1874			1874	1876
Enllaç carretera d'Alcolea (Gandesa) amb Bot i la carretera de Beseit	2	8,26	146.519,53	17.738,44	1876				

Font: AHDT, fons Obres públiques. Capses en foli, 27. *Plan general de caminos y carreteras*. Elaboració pròpia a partir de diferents informes de “Estado de las carreteras...”.

La disparitat dels informes a partir dels quals s'ha elaborat la taula anterior, ens ha obligat a cercar uns punts bàsics d'enquadrament cronològic de cadascun dels projectes executats o en vies d'execució. En primer lloc s'ha definit el tram del projecte, tot intentant determinar el tram a que es fa referència l'obra que s'estava portant a terme, l'extensió d'aquell tram i el preu pressupostat per al mateix. Pel que fa als procediments, s'ha delimitat la data d'estudi i la data de subhasta (amb el licitant escollit) com a punt culminant de la fase administrativa i inici real de l'obra. La data d'inici, entenem que es tracta d'un punt determinat del procés en el que les autoritats competents comencen a ultimar els preparatius del projecte, ja existent, per encabir-lo en el pla pressupostat en cada cas. Finalment, s'enuncia la data d'inici i d'entrega de les obres com a punt de finalització del tram.

Com es pot veure, malauradament, en cap de les obres s'ha pogut extreure la informació completa, però les cronologies existents (de les subhastes) ens situen majoritàriament a la primera meitat de la dècada dels 70. Per tant, tal i com s'havia explicitat en els apartats anteriors, el pla provincial de carreteres veïnals de la província, amb la seva política de compensació fou el revulsiu que estimulà la posada en pràctica de totes les carreteres que els anteriors projectes havien anunciat, però que en cap cas s'havien fet un lloc entre la planificació pressupostària. Pel que fa als licitants, és ressenyable la seva pluralitat, fins i tot en obres dins del mateix partit judicial. Això ens indica que el sector de la construcció estava en un bon moment i que hi havia diverses empreses capaces d'assumir un projecte de magnituds considerables.

Pel que fa als preus per kilòmetre, podem agrupar els projectes en dos grups: el primer es troba per sota de les 15.000 pts. Es tracta de trajectes de fàcil construcció, ja que transcorren per terreny relativament pla i amb pocs obstacles. El segon són els projectes d'una major dificultat, especialment aquells que afecten a la Terra Alta i la Ribera d'Ebre, amb traçats difícils i alguns de gran complexitat, amb moviment de terres i tasques de perforació de la roca, com és el tram de Tivenys a Benifallet de la carretera de Tortosa a Flix, amb les dificultats derivades del congost fluvial. Encara avui, la carretera és escarpada i perillosa, i els futurs plans de carreteres preferiren el pas per l'altre costat de riu. Tot el futur que tingué aquesta carretera fou el de comunicar els pobles de la dreta de l'Ebre amb Tortosa fins que es construí el pont de Benifallet.

La carretera de Tortosa a Gandesa (avui C-12) es convertí en l'eix prioritari de les comunicacions terrestres vers el sud. Prioritzar aquesta però, comportà deixar en segon terme la comunicació amb els pobles riberencs de l'esquerra de l'Ebre en pro dels de la Terra Alta. Cal dir, però que aquesta carretera ja s'havia impulsat des de l'any 1859. De fet, l'ajuntament de Tortosa, ja feia temps que havia iniciat les seves actuacions a través del seu diputat a Corts, i també a través del diputat provincial per a que el govern mobilitzés els recursos per construir la carretera de Gandesa, o *La Transversal*, tal i com ells l'anomenaven.⁵⁵⁰ Sabem que al 1860, el govern havia aprovat pel Reial Decret del 29 de gener del 1860 el primer tram de la carretera (entre Tortosa i el Pinell de Brai), però malgrat haver-se posat en subhasta repetits cops no va trobar licitant.⁵⁵¹ No coneixem les causes concretes d'aquesta circumstància. Descartem la falta de capital, ja que sabem d'entrada que existia una junta d'accionistes d'aquesta carretera interessats en la seva construcció. Tanmateix, no es va realitzar fins als anys 70, tal com indica el quadre anterior.

Per a Tortosa era prioritari consolidar una via alternativa a la navegació fluvial i a la carretera d'Alcolea per extreure els productes del Baix Aragó, encara que el temps guanyat i les sinèrgies creades entre la Ribera d'Ebre i el mercat del camp de Tarragona, difícilment es podrien trancar. El ferrocarril entre Barcelona i Zaragoza primer, i el de Reus i Mora d'Ebre després, suposaren la rúbrica definitiva a la qüestió.

7.8. Discussió del capítol.

El procés de projecció i construcció de la xarxa viària a les terres de l'Ebre durant el segle XIX va venir determinada per un seguit de factors endògens i exògens que al llarg del present treball s'han anat posant de manifest:

En primer lloc destaquem l'interès primigeni català per bastir una xarxa de comunicacions que respongués a les necessitats creixents de la seva economia en expansió. Donat que la millora de les comunicacions no és una causa, sinó una conseqüència de les necessitats de les activitats econòmiques, el cas català fou pioner en

⁵⁵⁰ Les actuacions de l'Ajuntament, durant aquestes cronologies destinaven els recursos en matèria de infraestructuras viàries als camins rurals per habilitar els passos a la zona de la Ribera.

⁵⁵¹ AHCTE, fons municipal, acords: 10/2/1860

plantejar a l'estat i finançar per si mateix la millora de la seva xarxa viària. Ho feu plantejant propostes a l'estat il·lustrat, primer, autofinançant traçats a escala municipal, després, i finalment mancomunant els recursos de les quatre diputacions provincials amb les que bastir unes comunicacions degudament integrades i orientades al propòsit inicial. Finalment, a partir dels anys 70 del s. XIX, la millora de la xarxa viària passà a ser una competència exclusiva de l'estat. Durant aquest període fou quan es plantejaren les carreteres intraprovincials i locals, i, per tant, fou a partir d'aquest moment quan es començaren a construir la major part de la xarxa capil·lar de carreteres que requeria les Terres de l'Ebre.

Entre els factors que depenen del propi territori a l'hora d'interpretar el manifest endarreriment en les construccions, primer que res, cal referir-se als condicionants orogràfics del territori. El que acabarien sent carreteres locals i provincials ja existien en forma de camins de carro i camins de ferradura durant el s. XVIII i que constituïrien la planta bàsica sobre els que es projectaria la reforma i modernització dels mateixos, tot convertint-los en carreteres durant el s. XIX i XX. El grau de rapidesa en què aquest fet es produiria, ha estat l'objecte d'estudi del present treball.

La falta de recursos fou el factor que evità, des de bon començament, la projecció dels principals trams que la regió necessitava. Prenent com a exemple la ciutat de Tarragona, només l'avançat estat de gestació de la carretera des d'aquesta ciutat a Lleida, convertiren aquest traçat en una de les vies prioritàries per als plans de carreteres que idearen tant la Junta de Carreteres com els successius plans de carreteres estatals.⁵⁵²

El sistema de finançament dels primers projectes (i abans de que arribés els sistemes de finançament públic) era la pròpia explotació de l'obra, és a dir, l'establiment de peatges i impostos sobre el tràfec de mercaderies a la mateixa carretera. Els diners recollits venien a amortitzar els costos de les societats que havien aportat el finançament de l'obra. Aquest sistema engegà un efecte darwinista, doncs eren les regions més riques les que podien engegar societats concessionàries de carreteres, amb una certa perspectiva de que el trànsit existent acabaria per amortitzar-ne la inversió i generar

⁵⁵² El Reial Decret del 29 de setembre de 1848, a l'article 1, especificava, fora del pla projectat de carreteres de primer, segon i tercer ordre, les carreteres ja començades de Lleida a Tarragona. *Reseña de las operaciones de la Junta Delegada de Carreteras de las cuatro provincias de Cataluña desde su instalacion en 17 de octubre de 1848, hasta el 31 de diciembre de 1850* (1851). Barcelona. Imprenta de Francisco Sánchez. Document num 1. p. 29.

beneficis. La resta, ni tenien societats concessionàries (perquè no podien o no volien), ni trams acabats capaços d'atreure més transit comercial i millorar la seva aparença davant l'administració, un cop aquesta estava disposada a invertir en infraestructura viària.

L'equivalent ebrenc a la carretera de Tarragona a Lleida fou, sens dubte, la carretera de Tortosa a Gandesa, és a dir, la connexió de la capital del Baix Ebre amb la principal via que connectava Reus i l'Aragó. Malgrat que el camí existia des de ja feia molt de temps, ni Tortosa ni Gandesa van tenir mai els recursos suficients com per emprendre una obra d'aquelles característiques, sobretot per les dificultats orogràfiques que calia salvar i el cost que se'n derivava. Per al transport regional seguia sent útil el transport fluvial i els camins de sirga, encara que el trànsit per carretera, des de finals del s. XVIII ja començava a ser important.

La falta d'adequació de les vies de la comarca va influir en la progressiva pèrdua de pes de Tortosa com a mercat i punt logístic dels productes aragonesos, tot i que seguia sent molt important. Reus o Tarragona, en canvi, restaren molt millor comunicats per carretera i oferien un mercat més atraient. A partir dels resultats d'aplicar un model posdictiu comparatiu entre la capacitat d'atracció de Reus i Tortosa sobre els municipis de la part septentrional de l'antic corregiment, hem determinat que únicament serà la frontera del riu Ebre la que aconseguirà frenar la creixent influència de Reus sobre els mercats de les actuals comarques de la Ribera d'Ebre i la Terra Alta.

Al seu torn, aquest fet va comportar un endarreriment i una major lentitud en l'execució dels plans de carreteres respecte altres regions del Principat. La pèrdua de pes específic en el comerç d'algunes vies en el transport general, juntament amb l'afebliment de les contribucions de les respectives ciutats, va repercutir en la categoria d'una determinada via, i en conseqüència, en la pèrdua de llocs en el rànquing de prioritats dels plans de carreteres.

Cal afegir, que l'establiment de prioritats no era, moltes vegades, un procés objectiu i net. La planificació de carreteres fou un escull per als vicis propis de la classe política del s. XIX: les diputacions, sovint, pressionaven per donar prioritat als trams, sense cap sentit de coherència –més enllà de la futura confluència dins del pla de carreteres- per tal de treure'n rèdits polítics, la qual cosa derivà en l'inici d'una multitud d'obres de les

quals molt poques s'arribaren a culminar. Aquest fet, constatat per altres autors en traçats del Principat, no hem estat capaços de contrastar-lo a les Terres de l'Ebre, tret d'alguns exemples una mica diferents, on Tortosa enviada delegacions directament a Madrid per desencallar algun tram prèviament planificat però que mai acabava de rebre la prioritat suficient davant d'altres projectes.

L'altre gran eix de l'entramat viari de les Terres de l'Ebre era el camí ral. El fet de ser d'administració reial, féu que els diferents plans gestats des de les Diputacions provincials no la tinguessin en compte fins cronologies força avançades. El camí ral articulava les comunicacions dels pobles de l'interior del Montsià, i el seu manteniment havia de passar per les arques municipals, ja que l'estat no cedia finançament per a tal concepte. Mentre els municipis reparaven el camí ral, descuidaven altres prioritats viàries com la xarxa capil·lar. El tram de camí real entre l'Hospitalet de l'Infant i el Perelló, tant pel seu despoblat com per la inseguretat que generava es convertí en una via a evitar, tret dels moviments de tropes o el servei de correus i diligències. Les comunicacions amb el nord, per aquest motiu, serien un afer eminentment marítim fins la implantació del ferrocarril.

I, en tercer lloc, hi ha la xarxa capil·lar. Degut a la influència francesa a l'hora de concebre l'estructura viària d'un estat, a banda de la manifesta centralitat, destacava el model de planificació. Segons aquest, es prioritza les xarxes principals front l'entramat de carreteres locals. S'ha exposat com el propi Jovellanos es qüestionava el model perquè no facilitava l'aprofitament òptim dels recursos del territori. Les Terres de l'Ebre sofriran especialment aquest fet, ja que possibilitar una adequada evacuació dels productes agràries que es produïen pel llarg i ample de la vall de l'Ebre era fonamental per ser més competitius en el gran comerç, ja que l'extracció dels productes agraris des de Tortosa cap als grans centres de consum, no es feia per carretera, sinó per mar, primer, i per ferrocarril després. El fet de que el pla de carreteres veïnals serà dels últims en aplicar-se, tindrà uns efectes força negatius per a l'economia tant ebrenc com de tot el Principat, encara que això, per si sol, no es pot considerar motiu suficient, sinó que cal tenir en compte altres factors de tipus econòmic i tecnològic que en el present treball no s'han abordat.

En quant a l'impacte de les diferents iniciatives governamentals referent a la projecció d'un entramat viari, cal valorar primerament la Junta de Carreteres de Catalunya. No hi ha dubte que la mancomunió dels recursos de les quatre províncies no solsament fou una experiència innovadora, sinó que també posà de manifest la reminiscència d'una concepció supraprovincial de Catalunya que, des de la desaparició de la Junta de Comerç del Principat amb la constitució de les províncies, no s'havia donat. El compartir recursos i harmonitzar els projectes d'entramat viari demostrà, no només una visió del panorama econòmic amb una certa profunditat, sinó que també mostrava la manera en què Barcelona organitzava i articulava el territori. Amb tot, malgrat que als Plans de Carreteres, els projectes de les Terres de l'Ebre sempre apareixien en categoria de segon o tercer ordre (sense comptar el camí ral, que no era de la seva jurisdicció), la seva execució no es produirà fins als anys 70, amb la Junta de Carreteres extingida degut a que els recursos eren escassos i, en conseqüència, s'asseguraren les línies prioritàries primer que res.

Alguns dels autors consultats afirmen que un dels talons d'Aquil·les de l'experiència de la Junta de Carreteres fou la precarietat de les fonts de finançament, pròpies de l'antic règim. Aquesta interpretació la compartim en gran part, ja que era evident que estrangular més el comerç amb càrregues fiscals del que ja ho estava era econòmicament arriscat; tanmateix, l'alternativa de finançament estatal no fou, ni molt menys, la solució. A partir del R.D del 1857 l'estat intervingué i prengué el control de la Junta de Carreteres, però com ironitza la *Vindicación*, mantingueren els impostos extraordinaris.⁵⁵³ Els plans de carreteres dels anys successius superaren aquest model de finançament *in situ* però a un altre preu: El retard i la inestabilitat dels recursos destinats a les obres, factor últim al que cal atribuir l'endarreriment en l'execució dels camins veïnals, els últims a ser contemplats.

Caldran plans de carreteres específics com els del Sexenni Revolucionari per a que la xarxa capil·lar del territori entrés seriosament a l'agenda política, i amb ella, els primers plans de polítiques compensatòries que donaran oxigen a aquells projectes que, postergats dels llocs més privilegiats dels rànquings de prioritat, havien quedat, fins llavors, sense cap tipus de finançament.

⁵⁵³ *Vindicación de la Junta Carreteras del antiguo Principado de Cataluña por los representantes de las Diputaciones Provinciales de Gerona, Lérida y Tarragona* (1869)

Existeix, així mateix, el factor polític. La presència dels ajuntaments i dels agents econòmics interessats en una determinada via va reduir-se a mesura que avancem en la línia cronològica del relat. D'ençà la Junta de Carreteres del Principat, la base decisòria en qüestió viària eren les diputacions provincials composta per representants de cadascuna de les quatre províncies catalanes que formaven part del consell, juntament amb les autoritats barcelonines, i per tant, deixaven fora l'element representatiu local. Aquest punt de partida es va emfatitzar a mesura que les competències en matèria de foment s'anaven centralitzant cada cop més.

En aquest context, era normal que les regions ultraperifèriques i econòmicament més irrelevantes quedessin relegades als últims posicionaments de les prioritats de construcció viària.

En definitiva, l'anàlisi del procés de construcció de les carreteres ens ha servit per enfocar des d'un àmbit polític i econòmic força concret i des d'una voluntat eminentment qualitativa quin lloc ocupaven les Terres de l'Ebre en el marc d'integració econòmica de Catalunya. Les comunicacions per carretera milloraren substancialment durant la segona meitat del s. XIX, però que serviren per a l'articulació de la comarca i la regió, més que no pas per acostar-se a la resta de Catalunya. D'això, en termes reals, se n'ocuparia el ferrocarril d'una manera molt més efectiva.

Per altra banda, l'endarreriment de les carreteres, i el fet de no poder comptar amb un ferrocarril fins que interessos aliens al territori es plantegessin la construcció del ferrocarril, no deixava el territori aïllat. L'extrem sud català seguia disposant del comodí dels transports tradicional: la navegació per l'Ebre. En el següent capítol abordarem com es planteja la renovació d'aquest mitjà de comunicació i quin impacte produirà sobre aquest territori.

CAPÍTOL 8: MODERNITZACIÓ I CRISI DE LA NAVEGACIÓ FLUVIAL PER L'EBRE.

8.1. La millora de la navegabilitat al s. XIX. Un projecte llargament esperat.

La navegació fluvial ha estat un dels grans temes que s'ha mantingut latent al pensament econòmic dels pobles i ciutats de l'últim tram de l'Ebre. Des de l'edat mitjana, l'Ebre fou el principal eix vertebrador del comerç i les comunicacions regionals i interregionals de les Terres de l'Ebre, i el desig que ho continués sent va esdevenir un ideal que ha estat renaixent periòdicament. L'objectiu del següent capítol és fer una aproximació a les condicions en les que es desenvolupà la temptativa de la navegació fluvial a vapor i les dificultats i competència amb que es toparen les empreses concessionàries d'aquest servei de transport.

A mitjans del segle XIX, més que un ideal nostàlgic, era vist com un objectiu assumible, i no només en àmbits locals, sinó que aconseguir un Ebre navegable formava part del programa d'infraestructures de l'Estat, com a mínim des del s. XVIII.⁵⁵⁴ Així mateix, no hi ha dubte que aquestes iniciatives responien a una doble visió. Per un costat, les visions fisiocràtiques que apuntaven a les possibilitats agrícoles del territori si s'estenia les canalitzacions necessàries per difondre el benefici del reg per tota la plana de la vall de Tortosa, i per altra per incentivar la navegació fluvial, que durant el s. XVIII havia assolit un auge sense precedents gràcies a la mobilització dels recursos agrícoles aragonesos per part de les companyies arrendatàries, la qual cosa havia fet créixer exponencialment el número de matriculats de marina per part dels patrons de riu.⁵⁵⁵ La canalització de l'Ebre, per tant, sumava a finals del s. XVIII un doble objectiu:

⁵⁵⁴ El reguitzell dels diferents projectes de canalització es poden trobar a FABREGAT, Emeteri; VIDAL, Jacobo: "La canalització de l'Ebre a la regió de Tortosa (1347-1851) a *Quaderns d'història de l'enginyeria*, 8. 2007. p. 3-49.

⁵⁵⁵ Segons Muset, fou l'obligació de participar en la mobilització d'efectius de la Reial Armada, el que impulsà a les autoritats borbòniques a incrementar el número de matrícules de mar durant la segona meitat del s. XVIII. Serà en aquest context, en el que, a partir de 1773, s'obligarà a tots els patrons de riu a matricular-se, i en conseqüència, a quedar registrats per la documentació. Així, aquesta autora documenta un fortíssim creixement del 313% del número de mariculats entre els registres de 1773 i 1786. MUSET, Assumpta: "La matrícula de marina y el colectivo de patronos del rio Ebro en el siglo XVIII" a MARTÍNEZ, Carlos (ed.): *El Derecho y el Mar en la España Moderna* (1995). Granada. Universidad de Granada. p. 387-392.

el de possibilitar la modernització d'una navegació que, aleshores estava en auge, i a la vegada, el de dotar del benefici d'aigua els prats salinitzats del delta per tal d'implantar-hi una agricultura intensiva, tal i com proposaven els observadors il·lustrats tant catalans, espanyols o estrangers.⁵⁵⁶

El cas de l'Ebre, però no era un cas aïllat ni molt menys. Les millores de la navegació interior, arreu d'Europa, ja des de feia més d'un segle que s'estaven projectant (a partir de finals del s. XVII, però especialment durant el s. XVIII i principis del s. XIX) tot responent a les necessitats logístiques derivades de la intensificació industrial i la progressiva urbanització de la població.⁵⁵⁷ Rius com el Thames, el Sena, el Rhin, el Danubi, i en l'àmbit americà, el Mississipi, el Hudson, l'Ohio o l'Amazones es convertiren en plataformes logístiques indispensables, sovint acompanyades per canals que complementaven els trajectes allà on els rius no podien arribar. Bons exemple són el Canal du Midi, projectat per Lluís XIV, que prenia les aigües del Roine, el canal de Erie, que ho feia des dels Grans Llacs i el riu Hudson, a l'estat de Nova York, o el Manchester Ship Canal, que prenent les aigües del riu Mersy, possibilità el transport entre la producció industrial de Manchester fins al port de Liverpool fins la construcció de la primera línia fèrria de la història occidental.⁵⁵⁸

Per altra banda, qui escriu també ha treballat el context d'expansió de l'activitat logística pel riu Ebre en els mateixos anys d'expansió, exposant el grau d'interacció dels patrons de riu amb les companyies arrendatàries de fruits d'Aragó, les principals causants de l'increment de tràfic de mercaderia per l'Ebre. AGRAMUNT, Agustí: "La burgesia de les Terres de l'Ebre en el mar de les companyies arrendatàries i comercials de les acaballes de l'Antic Règim" a IX Congrés de la CCEPC. Després de les Noves Plantes. Canvis i continuïtats a les terres de parla catalana. 2014. En vies de publicació.

⁵⁵⁶ Aquesta era una característica afegida de les canalitzacions de l'Europa meridional, utilitzar les obres de canalització per estendre, a més a més, el benefici del reg a terres incultivades o cultivades de manera inproductiva fins aleshores. Un cas similar el trobem en els projectes de canalització del Guadalquivir, encara que la seva realització es va endarrerir fins ben entrat el s. XX. "La postergación legal y financiera de la hidráulica agraria hasta el segundo tercio del siglo XX" a DEL MORAL, Leandro: *La obra hidráulica en la cuenca baja del Guadalquivir, siglos XVIII-XX. Gestión del agua y organización del territorio* (1991). Junta de Andalucía. Servicio de publicaciones de la Universidad de Sevilla. P. 453-457.

⁵⁵⁷ Prenent com a referència el cas d'Anglaterra, Willan afirma que la millora de l'extensió dels rius i canals navegables fou el resultat d'un increment del transport que ja s'estava donant des de finals del s. XVI, però que durant el s. XVII fou quan es produïren les millores en la infraestructura dels transports. Aquesta millora, segons aquell autor responia a dos factors primordials: per un costat es troba el factor financer. Anglaterra disposava de recursos financers suficients per abordar obres, i un sistema societari predisposat a formar *join-stock companys*. I en segon lloc es trobava l'ascens de la demanda de carbó barat, requerit per una indústria que s'havia deslocalitzat dels centres de la població. WILLIAN, T. S.: *River navigation in England 1600-1750*. (1964). London. Oxford University Press. p. 129-137.

⁵⁵⁸ Obres dedicades a les obres de canalització i a la navegació interior a nivell europeu i americà n'hi ha diverses; presentem alguns exemples: KOEPPPEL, Gerard: *Bond of Union: Building the Erie canal and the American Empire* (2009). Philadelphia. Da Capo Press. DUCKHAM, Baron F: "Canals and river navigations" a ALDCROFT, Derek; FREEMAN, Michael: *Transport in the Industrial Revolution* (1983). Manchester. Manchester University Press. PARKMAN, Aubrey: *History of the waterways of the Atlantic Coast of the United States* (1983). Institute for Water Resources; GAST, René: *The Canal du Midi and*

Totes les obres de canalització comportaven per si mateixes, una inversió de capital sense precedents, la constitució de companyies i la interacció dels sectors públics i privats que, en tots els casos, comportaven la millora de les administracions, procuraven beneficis a les companyies accionistes i propiciaven el desenvolupament industrial i comercial en els territoris beneficiats. I al mateix temps, suposaven un desafiament tecnològic per a la enginyeria, presentava dificultats i sorgien solucions novedoses per als problemes. L'habilitació de la navegació interior era, per tant, un impuls de múltiples sectors que ningú posava en dubte.

De fet, fou en aquest context, ja al s. XIX, en el que s'entregà la concessió de canalització de l'Ebre al senyor Isidre Pourcet per a que realitzes les obres de canalització que possibilitessin la navegació. El projecte traçat pels arquitectes H.P. Job i J. P. Leferme foren duts a la pràctica gràcies al capital de 98 milions de reals que va aconseguir reunir el senyor Pourcet amb la creació de la Real Companyia de Canalització de l'Ebre (Reial Ordre del 29/12/1852) i amb la que es finançà la construcció del canal de navegació entre el port dels Alfacs i l'Ebre i les 25 rescloses fluvials entre Tortosa i Zaragoza. Donat que la concessió també establia que calia difondre el benefici del reg a la regió, la llei establia un règim de subvenció segons el qual s'entregava 50.000 escuts (125.000 pts) per cada 1.000 ha irrigades entre Escatró i el mar.

Sobre aquestes rescloses, la Real Companyia de Canalització de l'Ebre, com a empresa concessionària del monopoli de la navegació a vapor pel riu, cobrava pel pas de les embarcacions. I, per allò que afecta al reg, es projectà, des de l'assut de Xerta, la construcció de dos canals, un per riba del riu, amb el que distribuir l'aigua, expandir la superfície de regadiu, i, al delta, a partir de la dècada del 1860, introduir l'arròs a través d'un sistema de sèquies.

the Navigable waterways from the Atlantic to the Mediterranean (2000). Rennes. Ed. Ouest-France. BACKOUCHE, Isabelle: *La trace du fleuve: la Seine et Paris (1750-1850)* (2000). Paris. EHESS. LEPETIT, Bernard: *Chemins du terre et voies d'eau. Réseaux de transports et organisation de l'espace en France (1740-1840)*. (1984). Paris. EHESS. MELLOR, Roy EH: *The Rhine: a study in the geography of water transport* (1983). Aberdeen. University of Aberdeen.

En la majoria dels casos, la planificació estatal dels projectes de canalització o la concessió de permisos per a l'explotació de la navegació interior es tingueren lloc al segle XVIII, però entraren en plé funcionament o en explotació durant la segona meitat d'aquesta centúria i durant les primeres dècades del s. XIX, fins que el ferrocarril començà a suplantar-la com a mitjà de transport preeminent.

En principi, l'objectiu primordial de la Companyia era la navegació. De fet, així ho havia estat des de que es reemprengueren les temptatives de canalització per part dels governs il·lustrats i liberals del s. XVIII i XIX sota l'ideal de connectar el mar Cantàbric amb el Mediterrani. A mesura que es succeïen els projectes i les temptatives de canalització, des de finals del s. XVIII, els objectius i aspiracions s'anaren reduint poc a poc i centrant-se amb funcions específiques. Així s'arribà als anys 40 del s. XIX, en plena ebullició de la inversió estrangera a Espanya.⁵⁵⁹ Mentre el projecte de canalització de Pourcet s'estava gestant, Enrico Misley proposà al ministeri de Foment l'11 de desembre del 1841 establir un servei de transport entre Zaragoza i Barcelona amb l'objectiu implícit, però no manifest, d'explotar les deu mines de lignit que havia adquirit a Mequinensa i abastir d'aquest costós combustible a la indústria barcelonina que encara aspirava a resseguir el model d'industrialització anglès a partir de la màquina de vapor. El 20 de maig del 1842 Misley constituí a Barcelona la societat anònima *Empresa de Vapores por el Ebro* amb un capital de 3 milions de reals repartit entre 3.000 accions i amb una durada de 50 anys.⁵⁶⁰

L'objectiu de l'empresa de Miley era doble: establir un servei de transport entre Barcelona i Zaragoza (amb projecció per fer-la arribar fins Logroño), i a la vegada, transportar el carbó de les mines que li havien estat concedides a la província de Huesca (Samaritana, Mequinenza, Redenta, Lealtad, Confianza, Amistad, Santa Cruz, Bella Vista, Perseverancia i Anunciada). Malgrat tenir les seus socials a Barcelona i Madrid, aquesta empresa ubicava cases de comerç a Barcelona, Tarragona, Tortosa, Mequinença, Zaragoza i Madrid. La casa de comerç de Tortosa encarregada de poder moure fons de l'empresa i vendre títols d'accions fou la casa Monasot.⁵⁶¹

Pel que fa a la navegació, Milney pretenia posar en contacte Zaragoza i Barcelona trajecte que estructurava amb 3 trams: Barcelona-Alfacs amb vaixells de vela; Alfacs-

⁵⁵⁹ Segons COSTA, Maria Teresa: *La Financiación exterior del capitalismo español en el siglo XIX* (1983) Barcelona. Edicions de la universitat de Barcelona. p. 30-31, l'obertura d'Espanya al capital estranger es començà a gestar a la dècada dels anys 40, primer associades a les concessions mineres i al sector metal·lúrgic, encara que el gran dinamisme inversor arribarà amb la llei de concessions de desembre del 1844, moment en que la inversió es focalitzarà cap al sector dels transports, especialment del ferrocarril.

⁵⁶⁰ Carreras Candi adverteix que la plataforma sobre la que es sustentaven tots els projectes de Misley era el context polític barceloní, i alguns dels inversors capitalistes com Joaquim Sachetti, Josep M. Serra, Manuel Puig, Leopold Moragas i Marià Borrell, nomenats pel mateix Misley com a membres interins de la Junta directiva. CARRERAS CANDI, Francesc: *La navegació per l'Ebre*. (1993) reedició. Generalitat de Catalunya. P. 231.

⁵⁶¹ *Empresa de Vapores por el Ebro. Acto de sociedad*. (1842). Barcelona. Imprenta del Constitucional. BC. JC. Imp. 196/9.

Mequinensa amb vaixells a vapor; i Mequinensa-Zaragoza amb vaixells de tracció animal per camins de sirga. El mitjà de transport d'aquest últim tram posa de manifest el poc que representava per l'empresa el trajecte Mequinensa-Zaragoza. El tram principal, Alfacs-Mequinensa, havia de ser recorregut per combois de barcasses de fins a 30 tones remolcades per vaixells de vapor d'entre 20 i 25 cavalls de potència que es dividirien el trajecte amb el transvasament de les barcasses mitjançant uns cabrestants que salvaven els salts naturals de l'Ebre, problema que no seria resolt fins les rescloses que projectava el projecte de Pourcet.

Lògicament, l'empresa no prosperà pels elevats costos de transport i per la falta d'infraestructures necessàries. A partir dels anys 50, la nova concessió de la navegació fluvial a Pourcet i Grimaldi feu que aquest n'heretés el monopoli i les dificultats del transport inherents al nou model de navegació. Aquest cop era prioritari demostrar als accionistes de la Companyia de Canalització de l'Ebre que la seva inversió, després d'anys de despeses, començaven a recavar els primers productes. A més, el repte de l'empresa també estava amb el Govern, a qui havia de verificar el correcte funcionament de les obres per a que els ratifiqués el benefici d'explotació exclusiva de la navegació a vapor per l'Ebre i les condicions de la subvenció acordades per la llei de concessió.⁵⁶²

8.2. L'entrada en funcionament de la navegació fluvial a vapor.

Un cop es finalitzaren les obres de la canalització, arribà el moment de portar-ne a terme l'explotació. Calia trobar empreses interessades en explotar aquella infraestructura i gaudir dels privilegis del monopoli de navegació fluvial a vapor que La Real Companyia de Canalització de l'Ebre havia rebut segons la Llei de Concessió del 26/11/1851. Donat que era la primera iniciativa d'explotació, no hi havia ni precedents ni un punt de partida clar sobre quines condicions s'havia d'erigir l'acord entre les empreses.

⁵⁶² Sobre els reptes financers de la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre i l'arribada del capital francès per rellotar l'empresa després d'anys d'inversió sense contrapartida d'ingressos, veure FABREGAT, Emeteri: "La inversión francesa en la canalización del Ebro: de la navegación al riego (1848-1904)" a *Working paper. Universitat Autònoma de Barcelona. Unitat d'Història econòmica*, 2009, num 5.

El moment en que la infraestructura d'explotació estava enllestida, coincidí amb els episodis més crítics de la situació financera de la companyia, amb l'arribada i el rescat per part de el *Crédit Mobelière* (de qui en parlarem als següents capítols), i calia estudiar bé sota quines condicions s'entregaria a l'explotació d'aquella inversió. Així mateix, i fins que no es culminessin les obres ferroviàries, l'habilitació de l'Ebre per al transport a gran escala seguia sent una aposta amb garanties, donada la perspectiva del negoci carbonífer i el remanent del sector logístic blader, amb una certa importància, encara en el mercat barceloní, encara que amb evidents símptomes de decadència.⁵⁶³

8.2.1. L'externalització de la navegació fluvial.

Fou Jules Carvallo, juntament amb el cap de l'explotació de les obres de canalització de l'Ebre, el senyor Lenté, qui al 1858 es van posar en contacte amb els senyors Magí Mata Ferrer, de Barcelona, i Pere Ferran de Gignac (Llenguadoc), ambdós amb negocis comercials a Barcelona, per negociar el traspàs del monopoli de navegació fluvial.

Mata i Ferran havien mostrat interès en portar a terme un contracte per explotar la concessió de navegació fluvial per l'Ebre de la Companyia amb el seu servei de transport marítim entre Barcelona i Sant Carles-Tortosa i des de Sant Carles-Tortosa a València.⁵⁶⁴ La seva falta d'experiència en el sector els feu requerir de dos socis més, més familiaritzats en el negoci de la navegació, com eren Antonio Artigas, de Mataró, i Joan Prats Sancho, de Barcelona. Tots quatre socis formalitzaren protocol de societat entre ells, autoritzant-se a negociar sota aquella raó social l'explotació de la navegació

⁵⁶³ PASCUAL, Pere: "Ferrocarrils i circulació mercantil a Catalunya durant la segona meitat del s. XIX" a *Recerques*, num. 21. 1988. p. 132-136. al 1858, únicament el 9% del blat (55.847 faneques) i el 0.8% de les farines (12.267 arroves) que rebia el port de Barcelona procedien de Tortosa. Amb l'establiment de la línia de ferrocarril entre Zaragoza i Barcelona, el trànsit fluvial va entrar en decadència i es va mantenir únicament per a l'abastiment local.

⁵⁶⁴ El moment era especialment propici per a la creació de companyies navilieres a Catalunya, especialment d'aquelles que apostaren pels vaixells de vapor. El transport de cabotatge estava en plena expansió i existien, aleshores, diferents empreses que havien demostrat, no només la rendibilitat del negoci, sinó que a més l'havien ampliat creant noves línies de navegació, tant estatals com internacionals i, en altres, creant tallers metal·lúrgics –La *Nuevo Vulcano*, per exemple– per atendre les noves necessitats mecàniques del jove sector, o bé construint noves instal·lacions al port de Barcelona, tot adaptant-lo a les característiques dels vaixells a vapor. Segons Rodrigo, entre 1833 i 1860 aparegueren a Barcelona les següents empreses: *Compañía catalana del vapor* rebatejada a partir del 1841 com a *Vapor e Industria* (1833), *Bofill, Martorell y Cia* (1852), *Pablo Maria Tintoré y Cia* (1852), *La Hispano-Alemana de vapores* (1856) i al 1860, la *Catalana de vapores costeros*. Entre totes elles, es mobilitzaren més de 12.000.000 de pessetes de capital, especialment dedicats a la compra de vaixells, sobretot a les drassanes de Liverpool i compraren amb més de 250 socis inversors en el sector. RODRIGO, Martín: "Navieras y navieros catalanes en los primeros tiempos del vapor, 1830-1870" a *TST: Transportes, servicios y telecomunicaciones*, 13. 2007. p. 62-92.

fluvial amb la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre. L'acord entre les dues empreses no es va poder ratificar fins que el govern autoritzés aquella operació, fet que succeí amb la Reial Ordre del 02/04/1860 provinent del Ministeri de Foment.⁵⁶⁵

Des d'aquest moment, s'iniciaran unes llargues negociacions i importants canvis de rumb que la Companyia, en un principi, no preveia. La proposta inicial passava per un sotmetiment total de la *Companyia de Transports de l'Ebre* -batejada així pels senyors Mata i Ferran- respecte la Companyia de Canalització, però les greus necessitats econòmiques de la Companyia la obligaren a cedir els seus drets a mode d'empresa concessionària del privilegi de navegació. Aquesta actuació resulta molt similar a la que realitzaven les companyies de ferrocarrils, ja que les subvencions estatals podien ser declinades si el Govern podia argumentar que l'explotació no s'estava duent a terme. Per aquest motiu els interessava arribar a un acord amb una companyia de transports que posés en explotació les obres de navegació el més aviat possible.

TAULA 5.1: Els primers vaixells de vapor de la Companyia de Canalització de l'Ebre.

	Vapor <i>Cinca</i>	Vapor <i>Ebro</i>	Vapor <i>Zaragoza</i>	Vapor <i>Segre</i>	Vapor <i>Gállego</i>
Any de construcció	1855	1857	1858	1858	1858
Eslora	53	50	53,55	49	49
Mànega	5	10		6,4	6,5
Calat descarregat		0,95	0,56	0,4	0,4
Calat carregat			1,6		
Diàmetre de la roda		4,4	4,96		
Tonatge	400		226		
HP	100	80	70	80	80

FONT: ARCCE, top.603 i QUERALT TOMÀS, M^a Carme; SUBIRATS ARGENTO, Maite: "La navegació per l'Ebre. Els vaixells de Vapor (1858-1929)." a Recerca 3, 1999. Tortosa. AHCTE.

Al desembre del 1858, en plena crisi financera general, es feu el viatge de prova per verificar, per imperatiu legal, que les obres de navegació s'havien realitzat amb èxit però no fou suficient per a que a la Companyia li fos ratificada la seva concessió exclusiva, ni per a rebre la subvenció en concepte de servei de transport per l'Ebre que garantitzava el 6% de beneficis. Fins que aquest viatge de prova no es produí

⁵⁶⁵ ARCCE, top. 620. Informació extreta de la còpia del contracte signat amb Luís Gonzaga Gurri, el 17/08/1860.

(l'equivalent a la cerimònia d'entrega de qualsevol obra pública) es generà una gran incertesa entre els inversors, por que es traduï amb una caiguda de les cotitzacions d'aquesta empresa al mercat borsari i agreujat pel fet que la Companyia de Canalització encara no tenia operatius els vaixells de vapor.⁵⁶⁶

Tals circumstàncies forçaren a la Companyia a modificar la proposta de contracte inicial i arrendar la navegació fluvial a Mata i Ferran durant els 10 primers anys, a més del contracte de navegació marítima de 45 anys de durada que ja es preveia des de bon començament. A canvi la cessió del servei de navegació fluvial i del material de navegació, Mata i Ferran, es comprometien a pagar la meitat dels beneficis líquids en tal concepte, a més d'una quota del 5% sobre els beneficis en funció de l'ús del material.

Malgrat la manifesta dependència que la Real Companyia de Canalització de l'Ebre tenia respecte Mata, Ferran i Cia per poder conservar la subvenció, la junta directiva de la Companyia de Canalització de l'Ebre va saber jugar correctament el punt de tensió derivat de la importància que suposava el suculent contracte de 45 anys per als de la Companyia de Transports de l'Ebre i per això sempre es mostraren rígids a l'hora de negociar les tarifes, tant del tram fluvial, com del marítim.

Un problema inherent a l'associació d'ambdues companyies fou el monopoli de la navegació fluvial a vapor. La ratificació de l'exclusivitat per part del govern no arribava però la Companyia de canalització de l'Ebre es comportava com si ja la disposés. D'aquí el preu tant imponent per a la Companyia de Transports, al seu pas entre l'últim tram de l'Ebre i el Mar: 4,5 rv/tn per a les mercaderies i 4 rv per passatger al tram entre Tortosa i el mar. 2,25 rv/tn per a les mercaderies i per viatger entre Amposta i el mar. I 1,50 rv/tn de mercaderia i per passatger entre Tortosa i Amposta.

A sobre, els preus del transport marítim eren els que venien marcats per l'Estat i eren els següents:

⁵⁶⁶ La incertesa es va calmar tan bon punt assumí el passiu de la Companyia el banc dels Pereire. FABREGAT, Emeteri: "La inversión francesa en la canalización del Ebro: de la navegación al riego (1848-1904)" a *Working paper. Universitat Autònoma de Barcelona. Unitat d'Història econòmica*, 2009. num 5.

TAULA 5.2: Tarifatge de la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre per a la navegació fluvial (1860).

		Mercaderies primera classe	de Passatgers de 1^a classe	Passatgers de 2^a classe
De Tortosa	a	Entre 84 i 60 rv.	Entre 84 i 74 rv.	Entre 64 i 54 rv.
Barcelona D'Amposta Barcelona	a	Entre 82 i 58 rv.	Entre 82 i 72 rv.	Entre 62 i 52 rv.

FONT: ARCCE, RC621. Elaboració pròpia.

El 2 d'abril del 1860 el Govern acceptà el contracte proposat per la Real Companyia de Canalització de l'Ebre i Mata i Ferran i Cia. i l'elevà a la ratificació del govern. El contracte fou escripturat tres dies més tard. Ràpidament les parts en acord procediren a taxar el material de navegació per a cedir-lo a l'empresa del senyors Mata i Ferran. Les partides de capital més importants serien els de cessió del vapor Ebro valorat en 380.000 rv i el vapor Cinca en 300.000 rv més. Adquiriren també una llanxa de 17.000 rv i una barca de riu de 4.000 rv. Aquestes partides es pagarien en 3 terminis, i l'escàs resultat dels primers mesos de l'explotació de la navegació feren aflorar els primers conflictes entre ambdós companyies associades ja al mes de juliol del 1860, just a l'inici de la temporada d'estiatge del riu.

Per altra banda, l'entrada en vigència del contracte amb Mata i Ferran obligà a diverses iniciatives privades a claudicar dels seus intents d'explotar la navegació fluvial a vapor. Un parell d'exemples d'això el constitueix els casos dels Vapor Dertosense i el Vapor Tarraconsense. Aquestes iniciatives foren de les primeres expressions d'empreses societàries constituïdes a la regió, integrades pels membres econòmicament més actius de la burgesia local i nouvinguda, com els Fustegueras (de Torà, Lleida), els Domingo de Guissona o els Burcet de Blanes, juntament amb la burgesia autòctona, com els Cachot, els Piñol, els Delsors o els Grinyó.⁵⁶⁷

⁵⁶⁷ Els socis aportaren un capital de 23.250 duros, del qual, els tortosins disposaven del 52,63% del capital, a més del fet de ser Ramon Escardó el patró del vaixell. L'altra meitat se la repartien socis procedents de Barcelona, Blanes, Vilanova, Oloron, Manresa, Sitges Torà, i Xerta, entre altres. No obstant, es pot considerar que el capital era eminentment local, doncs la majoria dels nouvinguts ja estaven instal·lats a la ciutat, havien adquirit propietats i molts ja tenien allí oberts els seus negocis. A partir del 1861, amb la concessió del monopoli de la navegació fluvial a la Companyia Mata i Ferran, la societat, ja amb un capital molt més concentrat (de 32 socis, ja només en quedaven 19), es van veure obligats a vendre el buc a la Real Comanyia de Canalització de l'Ebre. AHCTE, fons notarial. Notari

Aquesta societat, segons Queralt i Subirats, s'havia constituït al 1858, per a l'adquisició d'un vaixell construït als tallers de Michelet Duelós de Cette (França) i realitzava un servei setmanal de transport de persones i mercaderies entre Tortosa i Barcelona, tot realitzant escales en ciutats de pas com Tarragona.⁵⁶⁸

Un altre cas fou el del vapor Tarraconense, propietat dels germans Moreso, i que transportava mercaderies entre Tortosa i Tarragona. Aquests van encomanar la construcció del seu vapor als tallers Alexander de la Barceloneta al 1858, i també es va veure obligat a claudicar front la nova situació monopolística de la Real Companyia de Canalització de l'Ebre i l'empresa concessionària de la mateixa, Mata i Ferran. Això marcarà l'inici d'una profunda ruptura entre els interessos de part de la burgesia local i els de la Reial Companyia, a la qual, els primers, la veien com un competidor deslleial i com els representants d'una força forana contra la qui no tenien força per lluitar-hi.

Aquesta situació provocà que es produïssin alguns atacs a Mata i Ferran, com ara el que vertebrà el comandant de Marina de Tortosa, pretenent que el vapor Cinca anés tripulat per pilots matriculats de mar en el tram entre Amposta i els Alfacs.⁵⁶⁹ La intervenció de la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre, aconseguí que des del Departament Marítim de Cartagena, es recolzi a l'empresa de Marta i Ferran, desautoritzés l'autoritat tortosina i, des de Madrid, s'emetés la Reial Ordre del 23/11/1864 segons la qual Mata i Ferran obtenia l'autorització de navegar pel riu entre Zaragoza i Amposta i des d'Amposta als Alfacs a través del canal de navegació en condició de navegació fluvial. El debat sobre la consideració de transport fluvial i marítim, però, no deixaria de ser recurrent.

Ramon Guardiola, tort338 29/06/1859 i AHCTE, fons notarial. Notari Ramon Guardiola, tort373 06/04/1861.

⁵⁶⁸ QUERALT, M. Carme; SUBIRATS, Maite: "La navegació per l'Ebre. Els vaixells de vapor (1856-1929)" a *Recerca*, num 3 (1999). Tortosa. Arxiu Històric Comarcal del Baix Ebre.

⁵⁶⁹ Desconeixem l'origen de la denúncia que instigà la instància de la Comandància de Marina, però intuïm que va ser un atac procedent d'algun dels seus competidors, ja que la base sobre la que es sostenia la denúncia ara el fet de que els patrons del vapor Cinca no disposaven de matrícula marítima, tal i com s'exigia per a la navegació entre Tortosa i el mar dels vaixells de vela. En resposta a la denúncia, Mata, Ferran i Cia. Es posà en contacte amb la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre per a que, a través del Departament marítim de Cartagena, es desautoritzés al comandant de Tortosa. ARCCE, top. 602. Cartes entre juny i novembre del 1864.

8.2.2. Les dificultats de l'exploració de la navegació fluvial.

Ha estat Fabregat qui millor ha sintetitzat la problemàtica de la navegació al tram final de l'Ebre. Segons ell hi ha quatre factors determinants: la irregularitat del cabal, que determina, en conseqüència, la estacionalitat de la navegació; el curs canviant i dispers de l'Ebre derivat del primer factor; la formació de bancs de sorra que redueixen la profunditat del riu i amenaça als vaixells en encallar; i, finalment, l'existència de desnivells, com el de l'Assut de Xerta, que a sobre, compten amb instal·lacions humanes, com ara molins de regolf o pesqueres que dificulten encara més el lliure pas de les embarcacions.⁵⁷⁰ Les necessitats de solucionar el major nombre d'aquests inconvenients estava al darrere de la magna inversió de la Companyia de Canalització de l'Ebre en obres d'habilitació del canal de navegació i de les diferents assuts que hi ha entre Escatrón i el mar, però tanmateix, els esforços no foren suficients.

Així mateix, la Companyia de Mata i Ferran també es topà amb greus dificultats en la navegació, que ja la pràctica quotidiana poc o res tenia a veure en els passeigs de mostra que havien realitzat per demostrar la viabilitat del projecte a les autoritats de Foment. Els trens fluvials composts pel vaixell de vapor i tres barques assolien longituds de fins a 137 metres, molt superiors a la longitud de l'arc de la majoria dels meandres del riu. Els forts vents que acanalen els congostos dificultaven encara més la maniobrabilitat i la forta irregularitat del cabal feia molt difícil d'assolir els compromisos de temps i nombre d'expedicions de transport que havien acordat al contracte. Mata i Ferran de seguit calcularen que la temporada de navegació es componia d'una mitjana d'entre 6,5 i 7 mesos l'any repartits especialment entre els mesos de tardor i primavera (època de pluges i desgel al Pirineu) però que la continuïtat fins i tot en aquests períodes es veia amenaçada per les fortes avingudes que impossibilitaven realitzar en condicions segures el trajecte.

A això calia afegir el mal estat de la infraestructura de navegació. Mata i Ferran sempre recriminaren a la Companyia de canalització la quantitat de fang i llims que s'acumulaven a les rescloses, especialment a la resclosa de Sant Carles, just al punt on

⁵⁷⁰ FABREGAT, Emeteri: "La navegación al tram final de l'Ebre: problemas, proyectos, soluscons" a *El Patrimonio industrial de les Terres de l'Ebre: actes de les VII Jornades d'Arqueologia Industrial a Catalunya* (2009). Barcelona. Associació del Museu de la Ciència i de la Tècnica. p. 53-54.

s'accedia al canal de navegació. Allò els resultava especialment molest, ja que veien com els vaixells de la competència, els de la navegació tradicional a vela, topaven amb les mateixes dificultats però sense haver de pagar, ja que continuaven entrant al riu per les goles de l'Ebre, amb els avantatges que això comportava.⁵⁷¹ La Companyia li va resultar complicat mantenir l'activitat de neteja de les rescloses i el dragatge dels punts més conflictius del riu, doncs els productes de la navegació ni tan sols arribaven a cobrir les despeses de manteniment.

Entre el juliol del 1860 i l'abril del 1862 sorgiren els primers conflictes entre les dues companyies associades. Els principals eixos de conflicte passaven per la competència existent d'altres vaixells de vapor, a més a més dels vaixells de vela que mai deixaren de feinejar pel riu i dels quals més endavant se'n parlarà detingudament.

La demora de l'Estat a ratificar-ne el privilegi ocasionà que l'incipient mercat del transport riberenc s'hagués d'afrontar a unes condicions de lliure mercat amb les que Mata i Ferran no comptaven, i que malgrat tot havien de pagar com a concessionaris d'un privilegi que, de fet, no existia. Tot plegat es va traduir en que entre 1865 i 1868 va aparèixer el servei de transport del vapor *Tonita*, propietat del tortosí Marcial Moresó i que va establir el servei de navegació i transport de persones entre Tortosa i el terme de l'Enveja, al delta de l'Ebre.⁵⁷²

Malgrat tots els intents de la Companyia de Canalització per bloquejar-ne el negoci, Moresó es va sortir amb la seva amb la determinació per part d'instàncies de Marina que el tram entre Tortosa i el mar era considerat transport marítim, pel que els privilegis de la Companyia no tenien jurisdicció sobre la mateixa. Això es traduï en una forta competència respecte els vaixells de la Companyia de Transports, que per realitzar el mateix recorregut, per contracte estava obligada a satisfer unes taxes que el vapor *Tonita* no efectuava.

⁵⁷¹ Un exemple dels avantatges que seguien tenint la navegació tradicional es pot contemplar amb la valoració sobre el mercat de transport de l'arròs i la sal riu amunt. En una carta del 23/11/1864, la Companyia Mata i Ferran es lamentava que, degut als condicionants de la matrícula de transport únicament fluvial que els patrons del vapor Cinca havien de tenir, i els requeriments d'infraestructura que aquest mitjà necessitava, feien que no poguessin competir amb la navegació a vela en el cas del transport de la sal i l'arròs, ja que no podien accedir als punts de recollida de les goles, com ara Sant Jaume d'Enveja. ARCCE, top 602.

⁵⁷² ARCCE, RC616.

L'altre punt de conflicte era les indemnitzacions i les despeses imprevistes derivades del mal estat de la infraestructura de navegació. En certa manera, la companyia de transports va haver de fer-se càrrec del servei de remolcament que no havien previst. Això feu que, si bé era cert que tenien una nova via d'ingressos no prevista, la política d'indemnitzacions per averies i desperfectes als talusos, també la va haver d'assumir, i a sobre, pagar-ho a la Companyia de Canalització

Tot plegat va incapacitar a Mata i Ferran per adquirir nous vaixells propis i es van veure forçats a comprar els altres vapors de la Companyia, el Gállego i el Segre i assumir els costos de recomposició per adequar-los a la navegació marítima. D'això se n'encarregà l'empresa Segueineau i Cia de Cette per un import de 266.000 rv.

Els forts greuges de la Companyia de Transports i la constatació per part de la Real Companyia de Canalització de l'Ebre de que l'ofec del seu soci no la beneficiava en absolut, li va permetre realitzar una modificació del contracte al 1862. Els viatges cap a València, quedaren restringits a casos de necessitat, els drets de navegació foren cedits a la companyia de Transport, de manera que ja no havien de pagar per la resclosa de Sant Carles, però els punts que realment feien mal a les finances de Mata i Ferran no aconseguiren ser millorades, especialment el punt que regulava l'adquisició del 50% dels beneficis de Mata i Ferran, o el 5% dels beneficis en concepte d'ús d'un material que al finalitzar el contracte haurien de retornar.

TAULA 5.3: Balanç econòmic de l'explotació de la navegació marítima i fluvial de la companyia de transports de l'Ebre 1860-1864.

Ingressos	1860		1861		1862		1863		1864	
	T. Marítim	T. Fluvial	T. Marítim	T. Fluvial	T. Marítim	T. Fluvial	T. Marítim	T. Fluvial	T. Marítim	T. Fluvial
Passatgers	79.079,75	2.595,04	232.123	7.672,51	208.478	2.545,92	141.293	1.097,3	108.704	1.706,27
Nòlit transport de mercaderies	12.754,82	12.234,2	80.551,71	56.557,02	70.742,18	99.767,1	77.393,26	54.073,15	63.599,34	68.671,51
Missatgeria	791	6	10.208		10.123,5		5.507	260	5.458,9	480
Remolcaments		2.020		262	3.600	1.264	2.810,4			
Animals						56,75				
Carruatges					60	234,65				
varis		6.346				423,53				
Rendiment de l'explotació*	-49.871,81	-19.670,94	-13.774,40	-65.140,28	16.733	-30.793,44	-43.171,88	-31.629,39	-56.651,74	-14.164,96

*Els rendiments d'explotació resulten de deduir als ingressos obtinguts, les despeses de personal, de combustible, de manteniment, reparacions, etc.

FONT. ARCCE, RC621. Elaboració pròpia.

Els resultats de l'explotació foren realment nefastos, i Mata, Ferran i Cia al cinquè any d'explotació ja demanaren rescindir el contracte. S'arribà a tensions importants entre ambdues companyies, donat que les dos havien tingut pèrdues i el contracte exigia la taxació i la devolució dels materials de navegació i dels vapors. Aquest cop, les dificultats de pagament les va tenir la Real Companyia de Canalització de l'Ebre, perquè havia de re-adquirir els vaixells de vapor, la qual cosa ascendia a 560.922,50 rv. Mentre que Mata i Ferran només li havia d'entregar 50.840 rv. Els terminis imposats els uns als altres s'anaven exaurint i els imports no es pogueren fer efectius fins finals del 1870, any en que l'associació amb Ferran, Mata i Cia arribà a la seva fi després d'un fracàs notori.

Al finalitzar el contracte, cap al 1870, el material i la infraestructura de navegació estava en molt mal estat. La nova Llei de concessió del monopoli de la navegació fluvial que s'havia aprovat el 5 de juliol del 1867 obligava a mantenir les instal·lacions en bon estat com a requisit indispensable per a que l'Estat els garantís la navegació exclusiva, i en les condicions financeres en les que es trobava la RCCE, en cap cas podria defensar els seus drets en instàncies judicials. Això obligà a la RCCE a reinventar el model d'explotació. Aquesta focalitzà els esforços en garantir el bon funcionament de les rescloses de Xerta, Flix i Mequinensa i pràcticament abandonà les de la Magdalena, Chiprana, Baños (a la part alta del riu) i les d'Amposta, la Intermèdia i Sant Carles de la Ràpita, a la part baixa. El canal de navegació pràcticament es deixà perdre i s'acceptà, de facto, que la navegació fluvial aniria lligada a les condicions naturals que oferís el riu, ja que els rendiments que generava l'explotació de la navegació no resultaven suficients ni per a mantenir la pròpia infraestructura.

Entre els motius que considerem que es trobaven al darrera d'aquesta situació era la falta d'adequació entre el servei ofert i la demanda real de transport, i, juntament a això, una conjuntura econòmica força negativa que afectà de manera generalitzada la navegació, marítima i, en conseqüència, també la fluvial.

La incapacitat de mantenir un servei de transport, com a mínim fins Zaragoza, limità enormement l'accés a la demanda potencial de serveis d'aquesta mena, que fàcilment va recollir el ferrocarril vers Barcelona. Restava doncs el Baix Aragó i part de les terres de Lleida. Mentre que bona part de la producció agrària lleidatana trobava el mar a través del Camp de Tarragona, únicament quedava un tipus de producció capaç d'absorbir el

volum d'oferta disponible: el carbó de les conques de Teruel. Si se li treu aquesta línia de negoci a la Reial Companyia, ja només queda el transport regional tradicional; els volums de mercaderia d'aquest mai seran el suficientment rentables per mantenir no només una empresa de transport a vapor, sinó que ni tan sols per mantenir en funcionament el sistema de rescloses.

En els següents epígrafs s'analitzarà al detall aquestes dues causes apuntades.

8.3. La Reial Companyia de canalització de l'Ebre i l'exportació de carbó.

El manteniment de l'explotació els resultà completament inviable i la Companyia de Transports, a partir del 1863, va intentar atendre algunes peticions particulars en matèria de transport de carbons, que si bé era el sector estratègic a explotar, ja des del projecte de transport de Miley, la forma i el volums econòmic dels contractes que apareixien no eren pas el que s'estava esperant per fer rendible l'explotació de les obres d'infraestructura. Es tractava d'oferir els serveis d'extracció dels lignits de les conques carboníferes localitzades a Terol i a la conca de Mequinença, on encara no hi havia arribat el ferrocarril, i per tant, l'extracció fluvial continuava essent el mitjà d'exportació més plausible.

Eren àrees mineres d'antiga tradició, però que, arribats a mitjans s. XIX, tant les mines d'Utrillas, com les dels termes de Seròs, Mequinensa, Almatret o Granja d'Escarp començaren a concentrar-se amb unes poques manes amb la intensió d'iniciar una explotació industrial moderna. Els títols de propietat passaren a ser concessions mineres i es realitzaren estudis de prospecció, avalats pel govern, per determinar la potència de les vetes de lignit. Malgrat no tenir una qualitat comparable a l'hulla asturiana -i ni molt menys a l'anglesa-, les possibilitats d'extreure el producte per l'Ebre possibilitava aconseguir uns preus competitius per abastir una indústria, com la tèxtil o la de la construcció (producció de ciment i maó) que no requerien de carbó d'alta qualitat com sí que el necessitaven les indústries metal·lúrgiques per emprar-lo per als alts forns de fusió de metalls.

La primera oferta fou la de la *Companyia carbonífera de Utrillas* d'Estanislao Rodríguez, l'any 1862.⁵⁷³ Aquest oferia un contracte de transport per un any per treure al Mediterrani 110.000 tones de carbó en 7 mesos.

Tanmateix, ell, i tots els qui demanarien a partir d'aleshores el servei de transport de carbó, reclamarien preus especials que anaven per sota de la tarifa mínima establerta per llei als productes de primera necessitat, la de 0,14rv/tn/km. Malgrat la necessitat de productes que transportar per poder tirar endavant l'empresa, la Companyia de canalització va rebutjar l'oferta, degut a que per poder complir el requeriment de treure al Mediterrani 600 tn de carbó al dia, haurien de fer una inversió en material que suposava mig milió de reals, a més a més dels costos de personal i manteniment.

Els càlculs de la companyia de transports preveia que, en el millor dels casos, els beneficis nets serien de 77.920 rv, als quals s'hauria d'aplicar les deduccions que corresponien a la Companyia de Canalització de 43.710 rv/l'any. Si el contracte de navegació fluvial era de 10 anys, en cap cas podien esperar amortitzar les inversions necessàries, a més, de la circumstància real de que en aquell moment cap dels socis del senyor Mata podria assumir aportar més capital, per a una inversió que demostrava ser ruïnosa.⁵⁷⁴

Rodríguez era el portaveu d'una societat de propietaris de més de 560 explotacions mineres que buscaven sortida al mar per als seus productes. Aquesta societat, des de feia temps, ja havia estudiat la construcció d'un tram ferroviari de 44 km entre Andorra de Terol i Escatron, per tal de transportar la seva producció fins al lloc d'embarcament fluvial. Tanmateix, la societat carbonífera paralitzaria el projecte en cas de que la Real Companyia de Canalització no estés disposada a rebaixar, i molt, el preu de transport que corresponia a 0,35rv/tn/km. Segons les cartes que en Rodríguez dirigí al ministeri de Foment per a que se li concedís la rebaixa, la Societat Carbonífera desitjava una tarifa per al transport fluvial de 0,07 rv/tn/km per tal de poder posar-lo al Mediterrani a 4 o 5 rv/quintal de carbó en lloc dels 8 o 10 que valia aleshores i a 5 rv/tn a Zaragoza en lloc dels 16 rv/tn que llavors valia.

⁵⁷³ ARCCE, top 613. 1862. *Cuenca carbonífera de Teruel. Contrato Rodríguez.*

⁵⁷⁴ ARCCE, RC621

La Real Companyia de Canalització es trobava en una situació força crítica i una oferta com aquella podia ser un mitjà per atenuar els seus problemes econòmics. No obstant això, les negociacions foren àrdues. La Companyia de canalització oferí com a oferta una rebaixa del 50% de la seva tarifa mínima, és a dir, deixar-ho a 0,125 rv, més tard a 0,10 rv/tn/km i finalment a 0,08 rv/tn/km com a última oferta. La feblesa negociadora de la Companyia posava en evidència la necessitat d'un acord.

La infraestructura de navegació i la capacitat dels vaixells de vapor de què disposaven en aquells moments no eren suficients per assumir l'extracció d'entre 80.000 i 140.000 tones l'any. Aleshores, la Companyia i la seva sòcia, Mata i Ferran, requerien contractes de volums assequibles per als seus dos vapors de navegació fluvial i poder cobrar unes taxes de transport molt més elevades per recuperar poc a poc la inversió i les pèrdues fins llavors registrades.

Finalment, les negociacions del contracte s'acordaren a l'abril del 1862, però el contracte no s'arribà a signar.⁵⁷⁵ No obstant, Fernández afirmava que a alçades del 1864, s'explotaven 84 mines de la conca carbonífera, amb una producció de 3000@ diàries entre els termes de Montalban, Utrillas, Palomar, Estercuel, Gargallo, Escucha i Aliaga.⁵⁷⁶

8.3.1. Una perspectiva del sector miner de Terol.

Per contextualitzar millor aquests volums tant reduïts, en comparació amb les perspectives que es plantejaven durant les negociacions amb Mata i Ferran, sabem que la situació interna de les mines no era, ni molt menys òptima. La seva ubicació topogràfica dificultava l'accés de maquinària, i les mines no eren gaire rendibles, doncs les vetes de lignit oscil·laven entre 1,15 i 1,40 metres, gruix insuficient per a que la inversió de perforació i extracció resultés rentable.

Aquells no eren volums viables per a l'exportació a gran escala, i menys per finançar un ferrocarril per enllaçar-ne la conca amb Escatron i l'Ebre, encara que el projecte de línia ferroviària que uniria Utrillas, Gargallo, Andorra i Escatron ideat per Martínez

⁵⁷⁵ ARCCE; RC 613

⁵⁷⁶ FERNÁNDEZ CLEMENTE, Eloy: "La industria minera en Aragón (el hierro y el carbón, hasta 1936) a TORRAS ELÍAS, J; FORCADELL, C; FERNÁNDEZ CLEMENTE, Eloy: *Tres estudios de Historia económica de Aragón* (1982). Universidad de Zaragoza. Zaragoza. p.103-104.

Alcíbar, o el de Leon Cappa entre Gargallo i Escatron ja feia temps que vagaven per instàncies governamentals a l'espera de ser aprovades. De fet, l'impuls seriós no arribaria fins al 1867, moment en què la societat entre Mata i Ferra i la Companyia ja havia entrat en crisi i estava en vies de dissolució. La modernització de les mines i l'abandonament dels transport per via fluvial propiciaren els projectes de transport ferroviari cap al Mediterrani. El primer projecte fou el de 1866 per Martinez Alcíbar (amb destí a Vinaròs) i recuperat a finals de la dècada per León Cappa, tot modificant-lo i fent-lo passar des de Val de Zafan, per Alcanyís i amb sortida a Sant Carles de la Ràpita.⁵⁷⁷

El fracàs de la iniciativa d'extreure el carbó de la conca carbonífera de Terol per l'Ebre eliminà tota possibilitat d'adreçar els comptes de Mata i Ferran, i amb ella tota possibilitat, com s'ha vist, de fer el servei viable. Tanmateix, durant la segona meitat dels anys 60, començà a vertebrar-se industrialment l'altra conca carbonífera que mirava a l'Ebre com la via d'extracció de la seva producció, la conca del baix Segre. Repartides pels termes de Seròs, Almatret, Mequinensa i la Granja d'Escarp, es configuraren petites explotacions que poc a poc guanyaren importància a partir de l'articulació de les mateixes amb companyies carboníferes de capital Barceloní. Ens referim a la Carbonífera de Seròs, d'en Teodoro Muñoz, o la Carbonífera de Mequinensa.

No obstant això, fins passada la tercera carlinada, la producció era força baixa, i les dificultats de transport feien que el seu preu només fos viable per a l'abastiment dels pobles de la contrada. La paràlisi en les produccions que provocà els aldarulls del Sexenni Revolucionari i els efectes paralitzadors de la guerra civil, especialment activa a la zona, no fou motiu per a que, des dels despatxos, es gestés la gran expansió que el sector miner protagonitzaria durant els últims 30 anys de la centúria.

Mentre transcorria la guerra, el senyor Ignasi Girona, fill de la rica nissaga d'industrials i banquers barcelonina, adquirí concessions mineres a Seròs, Almatret i la Granja d'Escarp, amb les que pretenia abastir els seus propis alts forns per a la producció de

⁵⁷⁷ FERNÁNDEZ CLEMENTE, Eloy: "La industria minera en Aragón (el hierro y el carbón, hasta 1936) a TORRAS ELÍAS, J; FORCADELL, C; FERNÁNDEZ CLEMENTE, Eloy: *Tres estudios de Historia económica de Aragón* (1982). Universidad de Zaragoza. Zaragoza. p. 126-127

ciment hidràulic. La inversió d'Ignasi Girona transformà totalment el mapa industrial de la regió.

Girona perfilà un sistema de transports que possibilités les comunicacions i la conducció de la matèria primera cap a la planta de producció de ciment, i, a la vegada, facilités la sortida de la producció cap a l'eix fluvial; construí diversos punts d'embarcament de mercaderia i una línia de ferrocarril de via estreta.

La injecció de capital i la posada en funcionament de les mines de Girona, contrastaven amb la paràlisi de les altres dos carboníferes, que no podien fer front als impediments geogràfics que dificultaven l'extracció del producte. En conseqüència, a la segona meitat dels anys 70 del s. XIX, serà la indústria d'en Girona la que sobresortirà per sobre la resta.⁵⁷⁸

A partir del 1873, el transport de carbó es va reemprendre i s'iniciaren les negociacions del contracte amb Ignasi Girona.⁵⁷⁹ Aquest cop, la Companyia ja no negociava com a empresa encarregada del transport, sinó com a gestora d'unes instal·lacions de navegació fluvial. Aleshores, negociació únicament passava per establir un preu especial de pas per les rescloses per als llaguts propietat de Girona. La companyia accepta una tarifa de 2,25 rv/tn per a la resclosa de Flix i la gratuïtat del retorn a canvi d'accedir a realitzar tasques de transport d'operaris i de material de la mateixa Companyia de Canalització. El pagament es realitzaria en mensualitats que es farien efectives a les oficines de la Companyia a Tortosa.

Aquest model, molt més proper i negociable anualment, fou el que demostrà ser més efectiu per a una Companyia que començava a comprendre que el transport per l'Ebre no podia anar més enllà d'aquell tipus de contractes.

⁵⁷⁸ FULLOLA, Jaume: *La conca lignitífera de Mequinença (Ebre-Segre). Una societat rural minera*. (1860-1950). Tesis doctoral inèdita dirigida per Enric Vicedo. Lleida. Universitat de Lleida. p. 231 i ss.

⁵⁷⁹ ARCCE; RC 614

TAULA 5.4: Tones i preu de pas per les rescloses del carbó i ciment que exportava el Sr. Ignasi Girona per via fluvial des de Mequinensa fins Tortosa (1873-1883).

	Tones carbó i ciment	Índex ₁₈₇₃₌₁₀₀	rv recaptats per la Cia
any 1873	189		304,92
any 1876	302	159,79	341,18
any 1877	327	173,02	369,45
any 1879	659	348,68	744,67
any 1880	697	368,78	787,61
any 1881	785	415,34	887,05
any 1882	1.309	692,59	1.479,17
any 1883	1.323	700	1.494,99

NOTA: Les xifres en cursiva són estimades a partir de la tarifa pagada per tona de carbó i ciment l'any 1877.

FONT: ARCCE, top. 614. Expedient d'Ignasi Girona, 1884. Elaboració pròpia

Al quadre anterior es pot apreciar perfectament com l'exportació s'incrementava a partir del 1873, tal i com argumentava en Jaume Fullola a la seva tesi a partir de les dades de producció de ciment hidràulic de la província de Lleida. Tanmateix, ens trobem davant d'uns volums realistes, però que no complien, ni molt menys les expectatives de transport de la Companyia de Canalització de l'Ebre, ni tan sols a partir del 1881, quan comença el salt qualitatiu en dades de producció. El salt de producció que s'esperava assolir amb la producció minera, no arribaria fins l'esperada unificació de l'Empresa d'Ignasi Girona amb la Carbonífera de l'Ebre i la Carbons Mequinensa, fet que, segons Fullola, no es produiria fins a inicis del s. XX, cronologia sobre la que no es mostrà segur.

Les dades que aquí es presenten podrien apuntar en contra de la tesi de Fullola, ja que entre el 1881 i 1883 l'exportació gairebé es duplicava, fet que podríem interpretar com el resultat de la suma de produccions, és dir, que la fusió d'aquelles empreses s'hagués pogut produir a principis dels any 80 del s. XIX, i no a principis del s. XX com Fullola especula.

No obstant, la documentació generada per les negociacions entre la *Compañía Carbonífera del Ebro S.A.* (formada a partir de gran part de les accions de la vella Carbonífera de Seròs) i la RCCE demostra que la primera aspirava a igualar les condicions de pas per les rescloses que havia gaudit Girona, és a dir, que lluny d'haver-se fusionat, existia una competència clara per l'exportació dels respectius carbons. Així

doncs, queda reforçada la postura d'integració tardana entre la Carbonífera de l'Ebre i l'empresa dels Girona que presenta fullola a la seva tesi.⁵⁸⁰

8.3.2. Les negociacions entre la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre i la *Carbonífera del Ebro*.

Independentment de la cronologia de fusió entre les mines de Girona i la societat Carbonífera del Ebro, sabem que l'acord entre aquesta empresa i la Reial Companyia de Canalització de no es va signar fins al març del 1883. El contracte de transport comprenia un model de tarifes progressives, on a més volum de carbons transportats a l'any, inferior resultaria el preu de pas per les rescloses. Mentre es negociava el contracte, la Companyia de canalització de l'Ebre va proposar una tarifa del 0,5 pts./Tn per a volums inferiors a 16.000 Tn/any i de 0,36 pts per a una franja d'entre 40.000 i 50.000 tn.⁵⁸¹

Si comparem aquesta minuta amb la producció real que va tenir la Carbonífera de l'Ebre, veurem com no tenen res a veure. Fullola exposa que la producció era inexistent fins la segona meitat de la dècada dels anys 80 del s. XIX, pel que tota la producció provenia de les mines de la Granja d'Escarp i Seròs, que assolía les cotes màximes de producció de la seva història. Els inicis de la Carbonífera van estar marcats per la recerca de millores en les comunicacions amb els punts d'exportació, especialment, en la construcció d'un ferrocarril de via estreta i l'ampliació de les instal·lacions d'embarcament als llaguts de l'Ebre.

A partir del 1883, s'arribà a un nou acord amb Fortunato Batlle, propietari de la mina Santa Sofia de Mequinensa. Batlle demana les mateixes condicions que la Carbonífera del Ebro, però la Companyia no estava disposada a donar-li una tracte diferencial al que ja va obtenir Ignasi Girona. Li oferí una tarifa de 0,56 pts/tn al pas per les rescloses de Flix i Xerta. Batlle va prometre que en un any vista ja disposaria d'un vaixell a vapor, amb el que podria exportar uns volums de mercaderia comparables als de la Carbonífera del Ebro, però malgrat les promeses, la RCCE no li va oferir-li unes condicions més avantatjoses que a les de Girona, com a client individual.⁵⁸²

⁵⁸⁰ FULLOLA, Jaume: *La conca lignitífera de Mequinença (Ebre-Segre). Una societat rural minera*. (1860-1950). Tesis doctoral inèdita dirigida per Enric Vicedo. Lleida. Universitat de Lleida. p. 245-246.

⁵⁸¹ ARCCE, top. 616. *Contrato Fortunato Batlle. 1883*.

⁵⁸² ARCCE, top. 615.

Existiren igualment diferents acords amb empreses petites que explotaven mines concretes i que utilitzaren les rescloses de la RCCE per extreure les respectives produccions. Amb l'exemple i l'experiència de les negociacions amb Girona, la RCCE va saber mantenir dos nivells de negociació: per un costat, una imposició de condicions preestablertes per a iniciatives que oferien pocs trajectes o volums de mercaderia de poca importància, i d'altres, com en el cas de la Carbonífera del Ebro, que, com hem vist, al proposar volums més importants, la RCCE estava oberta a negociar i oferir tarifes progressives que resultessin més atractives per a l'important client.

Amb aquest model de negoci, el transport de grans volums de mercaderia per l'Ebre es va anar apagant lentament fins desaparèixer. El ferrocarril havia modificat totalment el mapa de moviment de mercaderies, i s'havia guanyat la confiança dels industrials gràcies a la seva política de preus, rapidesa (en comparació als altres mitjans) i la seva independència respecte agents externs com ara les condicions de navegabilitat, o l'estat de conservació de les carreteres. La navegació fluvial requeria unes condicions similars a les que tenia el ferrocarril: transportar conjuntament mercaderia i passatgers, un règim de subvenció i un equilibri entre ingressos i despeses de manteniment, i això en cap cas es va poder aconseguir.

8.4. Comparativa entre la navegació a vapor i la navegació a vela.

Sota aquest epígraf s'intentarà, més enllà de l'evolució interna de les diferents empreses amb interessos en el sector navilier, marítim i fluvial, fer una valoració crítica de les perspectives de negoci que hi podien existir en la conjuntura econòmica de les dècades centrals del s. XIX.

Havent fet un ràpid recorregut pels anys d'agonia de la navegació fluvial a vapor, és interessant realitzar ara una comparativa entre la navegació a vapor i la navegació tradicional a vela. Creiem que una de les claus interpretatives del fracàs de la navegació fluvial a vapor fou, a banda de la incapacitat d'aquesta de poder-se adaptar a situacions on la demanda del servei era puntual i amb uns volums de mercaderia força reduïts, hi ha la conjuntura general del cabotatge mediterrani, que passà fins als anys 70 s. XIX moments de transformació i de sotmetiment a una conjuntura econòmica global força inestable.

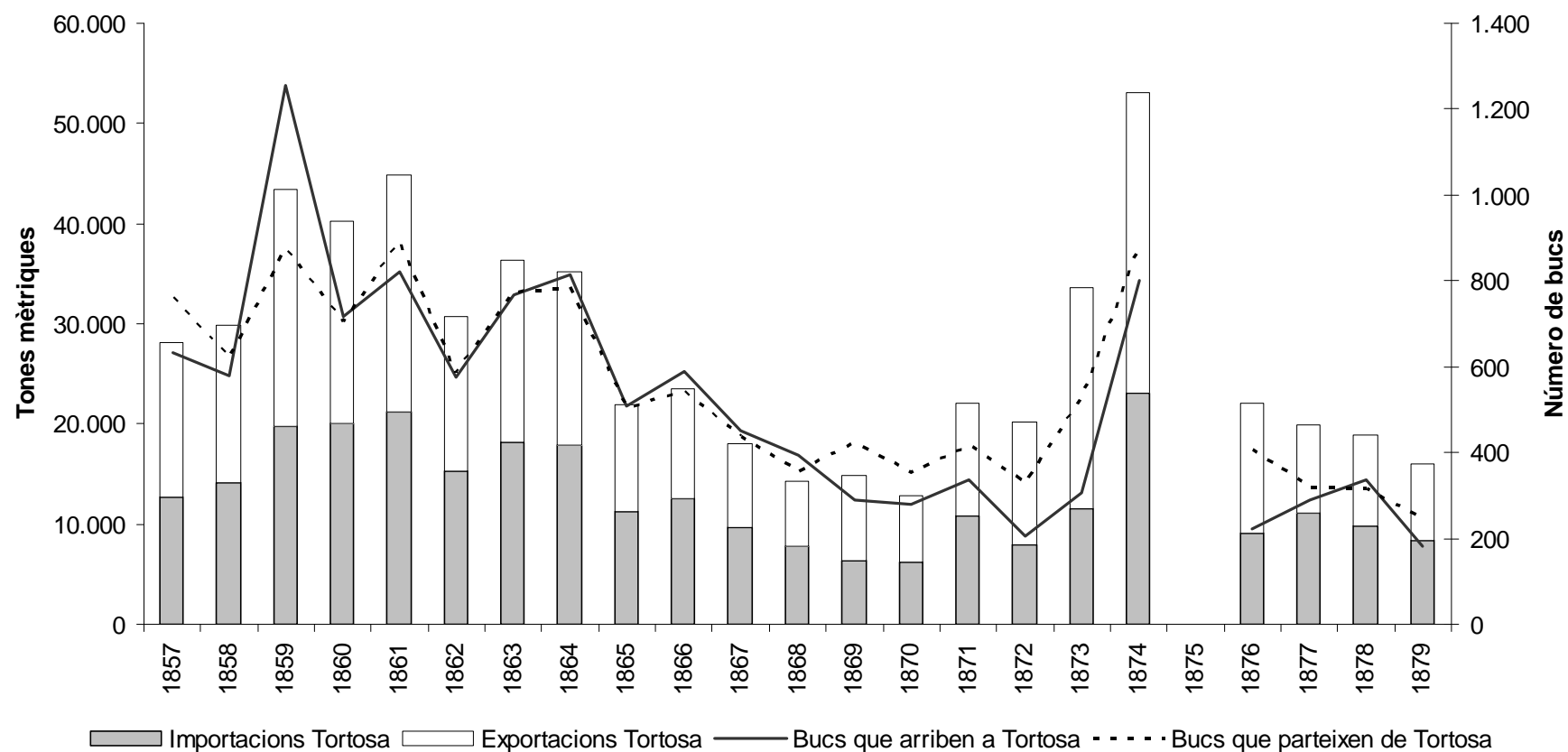
Aquesta situació fou, tanmateix, molt més digerible per *l'altra navegació*, que lluny d'estar vinculada a concessions del govern i requeriments d'infraestructures de navegació, sorgia espontàniament amb uns objectius concrets i amb unes condicions suficientment flexibles com per no permetre l'acumulació de dèficits i la ruïna dels seus inversors.⁵⁸³

8.4.1. Conjuntura de la navegació litoral catalana durant els anys d'explotació de la navegació a vapor per l'Ebre.

Creiem que, de la mateixa manera que els autors que han treballat el tema, no existeix millor font que la *Estadística general del Comercio de Cabotaje entre los puertos de la Península e Islas Baleares* per trobar respostes a l'evolució del sector navilier, tant al Principat, com a la resta de l'estat espanyol. Es tracta d'una font estadística oficial, basada en el sistema duaner espanyol i que destaca bàsicament per la seva continuïtat admirable (1852-1930), si es compara amb altres sèries estadístiques i que, a més, permet focalitzar l'estudi des de les perspectives regionals que puguin interessar a l'investigador. En el nostre cas, i donat que el present treball es base en la crisi de la navegació fluvial, ens hem centrat en el port de Tortosa, donat que el de la Ràpita, malgrat el seu creixement i consolidació com a port regional de referència, no es permet discernir els matisos de la navegació fluvial respecte la marítima, tal i com ho fa el de Tortosa.

⁵⁸³ Disposem d'una aproximació al dinamisme que havia tingut des de sempre el negoci de la navegació i els serveis complementaris a l'obra, encara que vella, però l'única que ha tractat la qüestió de FOGUET, Marsal: *Cofradías-Gremios (especialmente fluviales de la ribera del Ebro en Tortosa)* (1923). Madrid. Imprenta de Juan Pueyo. Aquest autor tingué accés a fonts documentals particulars que nosaltres no hem pogut localitzar.

GRÀFIC 5.1: Evolució de les tones de mercaderia importades i exportades des del port de Tortosa i el número de bucs amb origen i destí a aquest port.



FONT: Volumes anuals de *Estadística general del Comercio de Cabotaje entre los puertos de la Península e Islas Baleares*. Madrid. Tipografía Asilo de Huérfanos. Elaboració pròpia.

L'objectiu d'aquesta gràfica és intentar quantificar i valorar l'impacte de la implantació de la navegació a vapor i de l'arribada del ferrocarril a Tortosa sobre el moviment portuari de la ciutat de Tortosa. D'entrada cal dir que no s'ha contemplat diferència entre tipologia de mercaderies, tant d'importació com d'exportació, ni tampoc s'ha tingut en compte el fet de ser mercaderia amb destinació directa o bé si es tracta de mercaderia amb llast. Simplement es quantifica el nombre de tones mètriques que foren registrades per la duana.⁵⁸⁴ Així mateix, la font tampoc no distingeix entre la bandera dels bucs ni entre tipologies de vaixell, tot i que ens en podem fer una idea calculant el nombre de tones per buc i a partir de les dades del número de tripulants anuals. Més endavant també es farà un breu anàlisi sobre la destinació i les procedències dels vaixells.

En primer lloc, el que cal destacar és la comparativa entre importacions i exportacions, és a dir, el balanç del port. Al contrari del que es podia pensar pel pes tradicional que tenia aquesta ciutat de ser la via de sortida d'Aragó, amb les dades de la font consultada, hem observat que tal condició l'adquirí el port dels Alfacs, mentre que el port de Tortosa és convertí en un port d'extracció, però també d'abastiment regional, on el volum de les exportacions superarà les importacions únicament en 5 punts percentuals. Així de les gairebé 600.000 tones de moviment portuari registrat en el període que es contempla al gràfic, el 47,48% representen mercaderies en destí a Tortosa i el 52,52% restant són tones que foren carregades en aquest port en destí a l'exterior. Així mateix, si ho observem per càlculs interanuals, apreciem que en 13 dels 20 anys contemplats les exportacions superen les importacions, i únicament els 8 restants la situació es capgira.

Independentment del balanç, cal tenir en compte el l'evolució interanual, moviment que compararem amb l'anàlisi del volum total de comerç de cabotatge estatal ofert a l'obra d'Esperanza Frax, i, per al cas català, amb la periodització de Pere Pascual.⁵⁸⁵

En base als resultats observats a la gràfica, s'ha classificat l'evolució en quatre fases de projecció portuària. La primera (1857-1861) experimenta un fort creixement, i es basa

⁵⁸⁴ A través de la crítica de la font que realitzà Esperanza Fraz, es denota la problemàtica i el debat existent sobre la valoració i quantificació econòmica de la mercaderia en base a la legislació que es regia en matèria d'administració duanera. Hem optat, per tant, basar el nostre anàlisi en els volums i no pas amb el valor. FRAX, Esperanza: *Puertos y comercio de cabotaje en España, 1857-1934* (1981). Madrid. Banco de España. Servicio de Estudios. p. 14-20.

⁵⁸⁵ Ibid. P. 32. i PASCUAL, Pere: "El comerç de cabotatge a Catalunya (1820-1935). Etapes i factors explicatius de la seva evolució" a *El transport marítim de Cabotatge a la mediterrània. II Jornades de marina tradicional. Promediterrània*. (2000). Palamós

la continuïtat de les comunicacions portuàries pròpies del rebrot del comerç posterior a la primera i segona carlinada, però també recull els efectes legislatius de la política prohibicionista d'importació de cereals i teixits que s'havia establert a Espanya durant el Trienni Liberal (1820), primer, i amb l'enduriment de la llei amb la legislació del 1837.⁵⁸⁶ Aquesta evolució queda igualment registrada en la tendència general, tendència alcista que no es veurà frenada fins la recessió del 1866.

A partir d'aquest any, el 1861, la tendència a l'alça s'estroncà i es retornà a nivells de moviment mínimament superiors als de l'any 1858 durant el trienni 1862-1865, moment a partir del qual s'inicià una forta davallada, tant d'importacions com exportacions que es perllongaria fins al 1870. Atribuïm a aquesta davallada, tant l'efecte de la inauguració de la xarxa ferroviària de Zaragoza a Barcelona, als efectes de la crisi comercial arran del crac borsari del 1866 i els efectes sobre la contracció del comerç produïts per la revolució de setembre i la inestabilitat política consegüent.⁵⁸⁷ Pascual calcula que, a alçades del 1872, el ferrocarril havia captat gran part del tràfec interregional i intraregional català.⁵⁸⁸

Tanmateix, durant el període de la Primera República s'inicià un creixement exponencial, paral·lel al de la conjuntura general, i que, en el l'espai local, coincideix amb els primers anys de funcionament de l'estació del ferrocarril a Tortosa. El creixement culminà l'any 1874, quan s'assolí el màxim de la sèrie analitzada amb un total de 53.000 tones de moviment portuari.⁵⁸⁹ No disposem de dades per al 1875, però l'any següent, el moviment caigué en picat, situant-se a nivells del 1857, ratllant les 30.000 tones, tendència que els anys següents continuà fins situar-se per sota de les 20.000 tones. Aquesta caiguda, que es dona també a la gràfica de Frax, es perllonga fins

⁵⁸⁶ MARTÍN, Rodrigo: "Navieras y navieros catalanes en los primeros tiempos del vapor, 1830-1870" a *TST: Transportes, Servicios y telecomunicaciones*, 13. 2007. p. 67.

⁵⁸⁷ Segons Fontana, un dels sectors que estigué fortament castigat per la crisi financera del 1866 foren les companyies de navegació a vapor, la cotització de les quals es veié afectada per la dinàmica baixista general. FONTANA, Josep: "La vieja bolsa de Barcelona (1851-1914)" a *Documentos y Estudios. La bolsa de Barcelona de 1851 a 1930: líneas generales de su evolución* (1961). Barcelona. Ajuntament de Barcelona. p. 32.

⁵⁸⁸ PASCUAL, Pere: "El comerç de cabotatge a Catalunya (1820-1935). Etapes i factors explicatius de la seva evolució" a *El transport marítim de Cabotatge a la mediterrània. II Jornades de marina tradicional. Promediterrània*. (2000). Palamós. p. 49

⁵⁸⁹ Aquest creixement, segons Pascual, és l'evidència de l'efecte que tingué el ferrocarril sobre el transport de cabotatge. Aquest repunt tant espectacular es dona, segons aquest autor, e l'efecte de la prohibició de la circulació ferroviària interregional que, amb destí Barcelona, s'havia interromput arran de l'alçament de la Tercera Guerra Carlista. PASCUAL, Pere: "Ferrocarrils i circulació mercantil a Catalunya durant la segona meitat del segle XIX" a *Recerques*, 21. 1988. p. 131-132.

a principis de la dècada dels anys 80, per iniciar, a partir d'aleshores el repunt de creixement sostingut del cabotatge que ja no s'abandonaria fins entrat el s. XX. Aquest creixement observable en termes generals, però no tingué un comportament homogeni. Pascual indicà, atenent a la importància dels ports secundaris del Principat, que el repunt del tràfec de cabotatge aniria acompanyat d'un nou procés de concentració, fins al punt de que Barcelona acabaria acaparant el 85% del moviment de mercaderies de cabotatge. La resta, dels 23 ports i platges habilitats per a la càrrega i descàrrega que hi havia al 1862, als anys 90 s'havien reduït a 18, dels quals únicament 6 superaven les 3.000 tn de moviment. Ni Tortosa ni Sant Carles de la Ràpita ja no estaven entre ells.⁵⁹⁰

Pel que fa als vaixells, de tota la sèrie estudiada, s'ha calculat una mitjana de 27,58 tn/buc per a les importacions, i 26,21 per a les exportacions. Malgrat ser dades pràcticament idèntiques, el registre de les importacions manifestà un canvi substancial a partir del 1870 (amb indicis a partir del 1868) superant majoritàriament les 30 tn/buc. Si comparem la paritat que mantenen les exportacions i importacions amb això, podem intuir que a partir d'aquest moment es produí una renovació de la flota que, en canvi, als vaixells d'exportació no es produí.⁵⁹¹ Es podria apreciar en aquesta situació un estancament de la indústria de la construcció naval tortosina, encara que caldria un estudi més acurat de la qüestió.⁵⁹²

Pel que fa al nombre dels mateixos, anualment les dades ens donen valors mitjans de 548 bucs d'exportació i 516 d'importació, xifra que cal llegir tenint en compte la forta

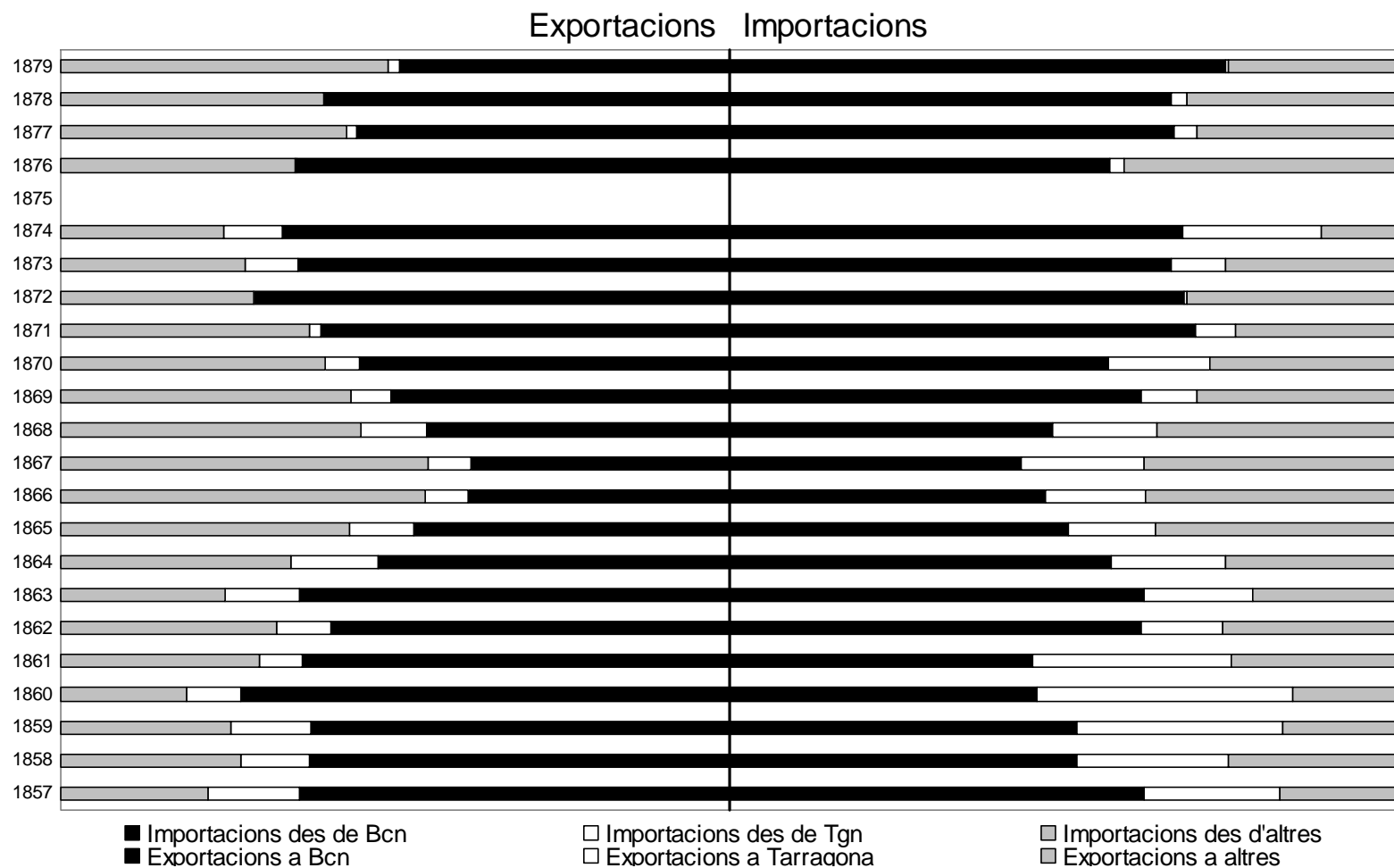
⁵⁹⁰ Sobre més detalls respecte el procés de concentració del tràfec portuari, veure PASCUAL, Pere: "El comerç de cabotatge a Catalunya (1820-1935). Etapes i factors explicatius de la seva evolució" a *El transport marítim de Cabotatge a la mediterrània. II Jornades de marina tradicional. Promediterrània*. (2000). Palamós.

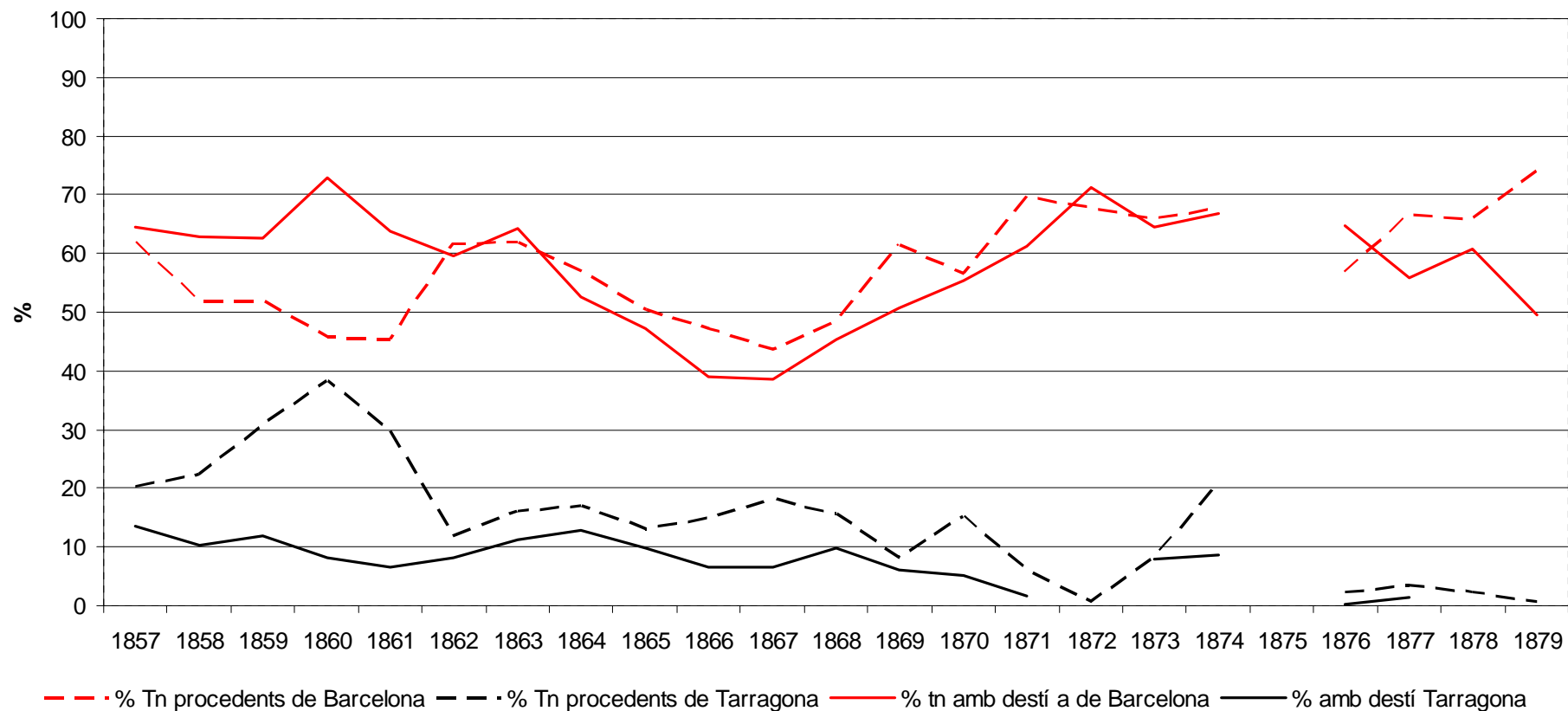
⁵⁹¹ Segons el Diccionario de Pascual Madoz, les embarcacions matriculades a la província marítima de Tortosa (Departament de Cartagena, Terç de València), d'un total de 951 naus, 161 eren d'entre 20 i 30 tones i 989 de menys de 20. Aquesta dada ens porta a pensar que entre els anys 50 i els anys 70 del s. XIX no es produí una renovació substancial de la tecnologia naval a les drassanes tortosines. MADÓZ, Pascual: *Diccionario* Vol V.(1846). Madrid, Est. Literario-Tipográfico de P. Madoz y L. Sagasti. p. 584-585. Article referent al Departament marítim de Cartagena.

⁵⁹² Sobre la qüestió de la renovació de la flota mercant espanyola, veure VALDALISO, Jesús: "La transición de la vela al vapor en la flota mercante española: cambio técnico y estrategia empresarial" a *Revista Historia Económica*, 10,1. 1992. p. 65-70. Aquest autor afirma que la implantació de la tecnologia naval de vapor va ser molt ràpida, en comparació amb el balanç entre vaixells a vela i a vapor dels països europeus de referència en el sector, sent el moment d'implantació més ràpida durant els anys 60. Així mateix, considera que factors com la no disponibilitat de capital i la reestructuració del marc jurídic i institucional foren claus per explicar-ne el canvi tecnològic i la crisi del sector navilier tradicional català, que entregà la seva passada hegemonia a la marina mercant basca, més vinculada amb els grans nòlits i la indústria pesada.

estacionalitat de la navegació fluvial, situada entre octubre i maig, el període més humit de l'any. Pel que fa a xifres interanuals, destaquem els pics del 1864 i el 1874 amb 813 i 801 bucs respectivament pel que fa a importacions, i 785 i 885 pel que fa a exportacions.

GRÀFIC 5.2: Destinacions i origen del tràfec de mercaderies del port de Tortosa en termes relatius (1858-1879)





FONT: Volumes anuals de *Estadística general del Comercio de Cabotaje entre los puertos de la Península e Islas Baleares*. Madrid. Tipografía Asilo de Huérfanos. Elaboració pròpia.

Si en fixem ara en les destinacions, al primer gràfic, hem classificat les destinacions en tres col·lectius: els dos primers són Barcelona i Tarragona, les principals destinacions de la mercaderia embarcada al port de Tortosa, i també principal punt d'origen de les que hi arribaven. La resta l'hem agrupat en un grup com a "altres". Aquests últims eren places litorals mediterrànies, tant catalanes, com valencianes, murcianes, balears i andaluses.⁵⁹³ Val a dir, però, que la font no reflexa el tràfec transfronterer, però per fonts de tipus qualitatiu, empreses transportistes tortosines tenien en els ports de França un dels destins més lucratiu, en especial la ciutat de Cette.

El motiu pel que em destacat Barcelona i Tarragona és, no només perquè eren, i encara són, els dos principals ports catalans, sinó també perquè, especialment Barcelona, representaven tant com origen com per destí, el gruix principal de l'activitat portuària tortosina durant tot el període estudiat.⁵⁹⁴ Així, de Barcelona procedien una mitjana del 58% de tones de mercaderia, i en rebia el 57%, mentre que Tarragona era el punt de partida del 14% i el destí del 7,4% de mitjana, proporcionalitat força equiparable a la de la resta dels ports catalans no líders, que situen Barcelona en un 85% i el de Tarragona en un 10,1%. Barcelona era, per tant, el port de referència, i el centre de redistribució de totes les mercaderies que circulaven per les línies de cabotatge del mediterrani occidental.

Cal destacar, però, que mentre les connexions amb Tarragona es van mantenir força estables al llarg del període, amb Barcelona, degut al gran volum que representa, les dades es mostren més sensibles a la variació dels volums totals i per tant, s'hi poden llegir millor les conjuntures generals. Tarragona, tanmateix, va perdre importància progressivament en el moviment portuari tortosí al mateix ritme que s'estabilitzava el

⁵⁹³ Malgrat que s'ha denotat una contracció important de les places d'origen i destí de les mercaderies del port de Tortosa, entre els punts habituals que apareixen ressenyats a la font de manera habitual foren els següents: Adra, Alacant, Almeria, Aguilas, Andraix, Barcelona, Blanes, Cambrils, Cartagena Dènia, el Grao de Castelló, La Garrucha, Xàtiva, Maó, Màlaga, Malgrat de Mar, Mataró, Motril, Mazarrón, Palma de Mallorca, Palamós, Roses, Sant Carles de la Ràpita, Sant Feliu de Guíxols, Santa Pola, Sevilla, Sòller, Tarragona, Torredembarra, Torreveja, Vilanova i la Geltrú i Vinaròs.

⁵⁹⁴ Frax argumenta que una de les principals característiques del moviment comercial de cabotatge és l'elevada concentració dels volums. Així, argumenta que dels 140 ports de l'estat, 8, concentren el 51,20% del moviment total i un 30% més del total es troba entre el tràfec de 17 ports més. FRAX, Esperanza: *Puertos y comercio de cabotaje en España, 1857-1934* (1981). Madrid. Banco de España. Servicio de estudios. Igualment, Pascual indica l'estreta relació entre una major magnitud del moviment portuari i unes proporcions elevades del tràfec interregional; segons aquest autor, aquest fet és simptomàtic de l'existència d'una estructura jerarquitzada de ports, en la qual un pocs ports acaparevaen elevadíssimes magnituds del comerç interregional. PASCUAL, Pere: "El comerç de cabotatge a Catalunya (1820-1935). Etapes i factors explicatius de la seva evolució" a *El transport marítim de Cabotatge a la mediterrània. II Jornades de marina tradicional. Promediterrània*. (2000). Palamós. p. 47.

port de la ciutat comtal, un cop superada la crisi comercial de la segona meitat de la dècada dels anys 60 del s. XIX.

És ressenyable, tanmateix, que existí un manifest paral·lelisme entre importacions i exportacions en cadascun dels ports, on s'hi denota una forta reciprocitat, especialment a partir del 1862, doncs abans d'aquest any, Tortosa, en termes relatius de cadascuna de les partides d'importació i exportació, exportava més a Barcelona que no pas n'importava mercaderia, mentre que importava més de Tarragona, que no pas importava. Caldria tenir dades de tipus de mercaderia georeferenciada que pogués explicar aquest canvi de tendència, però la font separa les estadístiques de comerç de les de navegació sense deixar possibilitat a la interrelació. Disposem, tanmateix de les estadístiques de comerç que es centren en els productes que s'importen i s'exporten del port. No en farem un seguiment exhaustiu de la tipologia de mercaderia perquè no ens interessa extreure aquí conclusions sobre les produccions agràries, però sí que cal fer denotar quins eren els productes amb els que la regió comerciava: es tractava, bàsicament de productes agrícoles, més o menys transformats, sent el producte més important l'oli.

Per valorar-ho, podem emprar l'informe que al maig del 1863 el cap de la comandància de marina de Tortosa, en Bernardo Balmas, va elaborar a petició de l'Ajuntament per tal de demostrar la potencialitat de la plaça en el context de negociació de la implantació de l'estació del ferrocarril a Tortosa.⁵⁹⁵ Segons aquest informe, Balmas afirmava que aquell port quinquennalment movia 2.500.000 qq de mercaderia, amb un valor de 230.000.000 rv. Movia anualment 30.000 qq de garrofes, 6.000 de barrella, 40.000 qq de llenya, 10.000 qq de regalèssia, 14.000 qq de sosa i 4.000 qq de blat de moro i altres. I, pel que fa a la mercaderia principal, l'oli, informa que amb dades del 1861, de Tortosa s'extreien 40.000.000 de reals per mar i 28.000.000 de reals per terra. Cal tenir en compte que possiblement les dades estiguessin degudament esbiaixades per complir amb la finalitat de l'informe, o bé que s'haguessin seleccionat els anys amb una major diversitat de mercaderies o amb un major volum de les mateixes, fet que es veu contrastat amb les dades de *l'Estadística General del Comercio de Cabotaje*

⁵⁹⁵ AHCTE, fons municipal, papers. Top 5663. Informe sobre el moviment portuari. Bernardo Balmas. 20/05/1863.

8.4.2. Un model d'empresa de navegació tradicional: l'armador Joan Baptista Esteve i el llagut Palemón.

Exposem, tot seguit un exemple de funcionament de la navegació tradicional. Aquesta notícia la conservem gràcies a l'existència a l'Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona d'un llibre de comptes del patró de vaixell tortosí Joan Baptista Esteve entre finals del 1846 i finals del 1850. No especifica la capacitat del vaixell, però donat era el patró de un llagut de cabotatge, entenem que tenia una capacitat de càrrega d'entre 20 i 50 tones. La font constitueix la enumeració de tots els viatges del llagut, les seves despeses i el repartiment dels beneficis entre els socis capitalistes i el patró del vaixell.

El llagut Palemón fou botat a l'aigua al mes de juliol del 1846, però no realitzà el primer viatge fins al mes de novembre del mateix any. El model d'empresa era simple. Juan Baptista disposava de tres socis: Nicolau Lauchó, José Piñol i Francisco Camps, els quals aportaven el nòlit del vaixell i indicaven al patró la seva destinació. Aquests carregaven un determinat volum de mercaderia a al moll de Tortosa i Juan Baptista conduïa el vaixell cap a Barcelona (la major part dels casos, però també fondejava a Masnou, Mataró o Mallorca). Allí, tornava a carregar el vaixell amb mercaderia de retorn i a l'arribar a Tortosa es passaven comptes. Del capital aconseguit per la transacció, se li restava els costos de transport, i del benefici nèt, es dividia en dues parts iguals. La primera es quedava "*per al vaixell*" (entenem, per al patró) i l'altra se la repartien els socis capitalistes en funció de la seva aportació a l'empresa.

Pel que fa a les mercaderies i el seu volum, només figurava especificat als primers viatges de l'any 1846, però després els comptes es limiten a registrar el valor de les mercaderies. Però el que s'insinua entre els primers viatges del Palemón, era que la mercaderia tortosina era, en aquell moment, molt diversa, sent el producte amb més valor afegit les pipes l'oli i el vi. La resta eren carregaments de fusta, carbó vegetal, blat, sosa, salitre i algun passatger, tot i que no era gaire habitual.

Cal afegir, que l'any 1849, la societat sofrí una profunda transformació. Els socis capitalistes del vaixell s'ampliaren dels 3 habituals a ser una societat constituïda per els vells Francisco Camps, José Piñol, i els nous socis Gerónimo Deu, i Domingo Mompou, a més del patró Juan Baptista Esteve, que a partir d'aquest moment també apareixerà, a

més a més de com a patró, com a capitalista de les càrregues transportades. La raó de ser d'aquesta ampliació de capital fou la adquisició per part de la companyia d'un nou vaixell, el buc *Paquito*. Fou un vaixell pagat en diversos terminis i botat a l'aigua el dia 6 de gener del 1849. El vaixell va costar a la societat 1814 sous, 8 reals i 33 mil·lèsimes.

TAULA 5.5: Viatges i beneficis del partó Joan Baptista Esteve (1846-1850).

	1846		1847		1848		1849		1850	
	Benefici	Viatge	Benefici	Viatge	Benefici	Viatge	Benefici	Viatge	Benefici	Viatge
gener	-	-	31	1	41	1	-	-	42	1
febrer	-	-	28	1	51	1	27	1	114	1
març	-	-	36	1	92	2	94	1	46	1
abril	-	-	50	1	74	1	34	1	38	1
maig	-	-	45	1	29	1	32	1	77	1
juny	-	-	105	3	84	2	90	2	17	1
juliol	-	-	-	-	62	2	109	1	0	2
agost	-	-	91	2	87	2	43	1	49	1
setembre	-	-	53	1	96	2	165	1	41	1
octubre	-	-	31	1	-	-	77	1	109	1
novembre	16	1	-	-	122	2	0	2	48	1
desembre	44	1	57	2	68	2	43	1	55	1
TOTAL	60	2	527	14	806	18	714	13	636	13
Benefici/viatge	30		37,64		44,78		54,92		48,92	

Nota: Els beneficis estan comptabilitzats en "sous". Existien als comptes sumes menors complementàries per a cadascun dels viatges, comptabilitzats amb reals de billó i mil·lèsimes, però per evitar problemes de transformació de moneda fraccionària, s'ha preferit obviar aquestes sumes i basar-nos amb la xifra única.

FONT: AHCB, fons comercial. B326. *Libro de contadas del laud Palemón*. Elaboració pròpia.

Com es pot observar a la taula anterior, el més habitual era realitzar un desplaçament mensual cap a Barcelona, encara que el volum de viatges i el valor de la mercaderia s'incrementava durant la segona meitat de l'any. Creiem que això és degut al transport de la collita de cereals realitzada a partir del mes de juny, però també pel pes d'una de les principals produccions de la comarca, les garrofes, producte amb un mercat consolidat com és el de l'alimentació del bestiar de tir.

En segon lloc és destacable l'increment del benefici mitjà per viatge que es produí a partir del 1849. L'ús del nou vaixell i l'augment de capital amb l'entrada dels nous socis es pot visualitzar al quadre. Malgrat desconèixer la capacitat del llagut i la tipologia de mercaderies que transportava, és obvi que la productivitat dels viatges augmentà

substancialment. Potser el salt de 22 punts percentuals entre el 1848 i el 1849 es veu afectat per l'insòlit viatge a Motril del mes de setembre del 1849, amb uns ingressos que superen la mitjana, però a banda d'això, el salt qualitatiu es pot apreciar amb la reducció de 18 a 13 expedicions anuals entre el 1848 i el 1850 i els beneficis per viatge són objectivament superiors. Donada la cronologia, ens plantejem la possibilitat que els viatges de tornada ja anaven fletats amb mercaderia d'alt valor afegit com el tèxtil manufacturat a la indústria barcelonina.

D'altra banda, cal fer un esment als avantatges objectius que oferia aquest model de negoci en comparació a la navegació a vapor (en el context en el què el situem). En primer lloc, veiem que requereix unes inversions de poc volum. El capital aportat servia bàsicament per finançar la construcció del vaixell, i aquest es va amortitzant progressivament amb nòlits selectius i amb el màxim aprofitament de la càrrega. Els socis, que n'eren pocs, decidien què i quan s'emprenia una expedició a Barcelona, mentre que els volums de capital que movia les empreses com Mata i Ferran i els seus vaixell de vapor, no només requerien d'inversions de gran calatge, sinó que a més, estaven lligades a compromisos amb la companyia de canalització i a respondre de les obligacions derivades dels préstecs requerits per a l'adquisició dels vaixells de vapor. Les necessitats d'aquests vaixells, el seu manteniment i la infraestructura de canalització que els possibilités sortir al mar, s'unia al requeriment d'uns nòlits de grans volums de càrrega que la comarca (i el que baixava pel riu) no sempre podia satisfer.

Per contra, els llaguts, a més a més de ser construïts i reparats a la mateixa Tortosa, estaven preparats per discorre per un llit de riu de poc calat, i podia sortir perfectament per la desembocadura, obviant tota la infraestructura de canalització construïda per la Real Companyia de Canalització de l'Ebre.

I, finalment, i potser el motiu més ressenyable de la supervivència d'aquest tipus de navegació durant molts d'anys, encara que molt reduïda, fou la seva flexibilitat. Les embarcacions tradicionals, continuaven sent la millor opció per al transport de volums petits de mercaderia i les empreses de transport podien formar-se i dissoldre's sense posar en risc inversions milionàries, per tornar a constituir-se sota l'estructura social més adient i amb els mateixos o diferents socis.

8.4.3. Els comptes de la navegació a vapor.

Observem ara el model de negoci de la navegació a vapor. Aquests tipus d'empreses depenien de 2 elements fonamentals: per un costat els costos de materials i mitjans de navegació que, degut al pretès monopoli d'aquest tipus de navegació sobre l'Ebre, havien d'anar a càrrec de l'empresa concessionària, ja fos la RCCE o l'empresa de transports, en aquest cas, Mata, Ferran i Cia. I en segon lloc, els costos de navegació, fet que incloïa materials i tripulació, per un costat, i preu del combustible i nòlits per altre. Vegem algunes descripcions sobre aquests elements que hem pogut localitzar entre la documentació interna de la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre.

8.4.3.1. El material mòbil.

Des del 1866, la Companyia realitzà un últim esforç per tirar endavant l'explotació de la concessió de navegació. Equipà les rescloses amb nous mecanismes per a les portes, comprats a la Maquinista Terrestre i Marítima, juntament amb nous tubs per a la caldera del vapor Gállego (12.000 rv.), i també estudiaren la possibilitat de substituir el vapor Cinca per un de més modern.⁵⁹⁶

A partir d'aquesta renovació, es pot apreciar quina era la concepció i metodologia que entenia la Companyia com a model de transport fluvial modern. La Companyia pretenia renovar les dues dragues (l'una de petita, i una de més gran) per a la tasca constant d'eliminació dels pòsits fluvials que es dipositaven al canal i a les rescloses. Les dragues consistien un casc metàl·lic i una grua de potència de 6 cavalls amb les que es treia materials del fons del canal, rescloses i del port dels Alfacs.

Pel que fa als vaixells de transport, la substitució del vapor Cinca ja posava de manifest la reducció substancial del volum que s'aspirava a transportar. Si el vapor Cinca tenia una força de 100 cavalls, el nou vaixell d'arrossegament només havia de disposar de 35 cavalls de força i 30 m de llarg i d'un calat que, carregat únicament amb el carbó de la caldera, no superés els 35 cm.

La coberta del vaixell havia de tenir tres camarots: per al capità, el maquinista i el comptable, així com una cuina i rebost. La planxa del casc havia de ser d'entre 4 i 6 mm. i havia de contenir 3 càmeres per càrrega amb una capacitat total de 30 tn. El motor havia de ser de doble màquina vertical, a diferència dels vapors vells (l'Ebre, el

⁵⁹⁶ ARCCE, top. 603. *Reconocimiento del material de navegación.*

Gállego i el Segre) que eren d'un sol motor amb un únic pistó en disposició horitzontal. La xemeneia calia que fos articulable i retràctil per poder superar els distints obstacles que hi havia pel camí, com ara ponts i artefactes flotants. Aquest vaixell havia d'arrossegar fins a tres barques de càrrega, amb una capacitat d'entre 30 i 40 tn. cadascuna i d'un calat màxim de 60 cm., quan amb el Vapor Cinca s'arrastraven fins a 4 vaixells amb un total de 400 tn.

Els membres de la Junta de direcció de la Companyia debatien amb el representant de la RCCE a Tortosa sobre quin havia de ser el material d'aquestes barques: per un costat, el més econòmic i pràctic era fer-les de ferro, doncs pesaven menys i eren més resistents, però en Casimiro Ferran, parlant des de la seva experiència pràctica, opinà que havien de ser de fusta, ja que malgrat els costos de manteniment que la fusta requeria, en cas d'averia pel camí, si el casc de les barques era de metall, no hi havia cap indústria capaç de reparar-les en tot el trajecte fluvial; si eren de fusta, en canvi, a tots els pobles del recorregut hi havia fusteries a les que poder recórrer. La renovació dels materials de navegació passava per la compra d'un total de nou barques d'arrossegament, tres per a la càrrega, tres per a la descàrrega i tres per al transport.⁵⁹⁷

8.4.3.2. Els costos de transport.

I pel que fa als costos de transport, s'ha cregut convenient realitzar una projecció de costos estimada, en base als mínims reconeguts per l'empresa per considerar un nòlit rentable.

⁵⁹⁷ ARCCE, top. 603. Carta de Casimiro Ferran a la Comisión Directiva de la Companyia a Madrid. 8/01/1867

TAULA 5.6: Estimació del balanç de beneficis en el transport de grans i farines, en funció dels costos de transport per un vapor de 150 tones. Preus del 1862.

Tn de Càrrega	% de càrrega	Beneficis rv*
5	3,33	-1.774,1
10	6,67	-1.594,2
15	10	-1.414,3
20	13,33	-1.234,4
25	16,67	-1.054,5
30	20	-874,6
34	22,67	-730,68
35	23,33	-694,7
40	26,67	-514,8
45	30	-334,9
50	33,33	-155
55	36,67	24,9
60	40	204,8
65	43,33	384,7
70	46,67	564,6
75	50	744,5
80	53,33	924,4
85	56,67	1.104,3
90	60	1.284,2
95	63,33	1.464,1
100	66,67	1.644
105	70	1.823,9
110	73,33	2.003,8
115	76,67	2.183,7
120	80	2.363,6
125	83,33	2.543,5
130	86,67	2.723,4
135	90	2.903,3
140	93,33	3.083,2
145	96,67	3.263,1
150	100	3.443

*El càlcul està basat en una hipòtesi d'un vaixell de vapor amb una càrrega màxima de 150 tn. i 35HP que consumeix 3kg de carbó/HP/hora durant un viatge de 8 dies (257 km, entre Escatrón i els Alfacs) on es consumeix 80kg. de carbó a un preu de 0,2 rv/kg. A més, porta uns costos addicionals en tripulació de 54rv en concepte de patró de la embarcació i 220rv per 5 mariners durant tot el temps de trajecte. Tot plegat suposa uns costos fixos de 1.954 rv. Per contra, els beneficis es basen amb el preu de transport dels grans i les farines de 0,4rv/tn/km.

FONT: ARCCE top 603 i top 613. Elaboració pròpia.

Aquesta taula posa en evidència la nova concepció de la companyia després de les reformes del 1869. Es tracta d'un redimencionament més realista de les perspectives del volum de mercaderia que l'Ebre podia transportar, més que no pas les aspiracions d'explotació carbonífera de la primera meitat de la dècada dels anys 60. De fet, admetent unes tarifes per a blat i grans de 0,14rv/tn/km, tarifa reduïda per tractar-se de productes de primera necessitat, ens posa de manifest que el marge de beneficis

començava a ser positiu a partir de les 65 tones de blat (43,3% de la capacitat de càrrega), dit d'una altra manera, la Companyia estava reconeixent de manera implícita que el transport fluvial no podia anar més enllà dels volums que tradicionalment es movien amb vaixells de vela i amb empreses de tipus familiar i als que des de que va obtenir la concessió de navegació, va intentar enfonsar apostant per una major capacitat de transport, amb vaixells com el vapor Cinca amb un tonelatge de fins a 400 tones de càrrega i una força de 100 HP.

Segons Valdaliso, els avantatges competitius de la nova tecnologia naval impulsada a vapor, es deixaven veure especialment en el transport de mercaderies de gran volum i pes, però d'escàs valor, fet que, a priori, era el tipus de mercaderia que s'havia de moure per l'Ebre, però en cap cas es comptà amb la quantitat d'aquesta. Els canvis que propiciaren l'aparició del ferrocarril i les frustrades expectatives en el sector carbonífer que tardà més de l'esperat a iniciar una explotació a gran escala deixaren el sector logístic del riu Ebre en una situació precària, a la qual, els vaixells tradicionals pogueren oferir millor resposta i on trobaren un espai de negoci simultani al de la pèrdua del mateix en l'àmbit marítim, on els vapors (especialment els vapors de bandera estrangera) començaren a prendre la iniciativa a la navegació a vela tradicional.⁵⁹⁸

Pel que fa a les mercaderies, l'objectiu estratègic de la Companyia passava per ser el suficientment competitiu com per ser una alternativa al ferrocarril. En l'informe que feia en Casimiro Ferran sobre l'estat del comerç fluvial defensava que aquell tarifatge era una aposta arriscada. En primer lloc perquè l'estat natural dels transports havia defallit molt. Afirma que l'única possibilitat de que l'empresa fos competitiva passava per l'enllaç entre Zaragoza, per un costat, i Utrillas, per altre, amb Escatrón. Només així, la Companyia pot aspirar a accedir volums de mercaderia que facin realment viable l'explotació del transport fluvial. La Companyia perseguia ser la via de sortida a mar de la regió central i del sud d'Aragó, abans que es completés la línia del ferrocarril entre Zaragoza i Barcelona. Per això volia convertir el límit de la seva concessió, Escatrón,

⁵⁹⁸ Segons Valdaliso, el sector navilier espanyol arribà als anys 60 del s. XIX amb un marc jurídic i un model polític-administratiu obsolet i extremadament protegit. Aquest, en poc temps, va veure com es liberalitzava el sector i topà amb un procés de reajustament extremadament abrupte que causà una profunda crisi al sector. La liberalització del model es donà amb l'abolició del dret diferencial de bandera al 1868, on s'eliminà el 20% de recàrrec duaner als bucs de bandera estrangera i acabà amb les primes compensatòries per la relaxació de la normativa d'importació de tecnologia naval estrangera a partir dels anys 50 del s. XIX. VALDALISO, Martín: "La transición de la vela al vapor en la flota mercante española: cambio técnico y estrategia empresarial" a *Revista Historia Económica*, 10, 1. 1992. p. 67-70.

amb el punt de recepció de mercaderies, el punt d'embarcament i el punt d'extracció marítima de Sant Carles de la Ràpita. Del contrari, l'única mercaderia que circulava eren les mercaderies dels pobles de la ribera que s'exportaven cap a Tortosa, però amb volums no rentables per al transport a vapor.

Amb la nova campanya de renovació i la inauguració del canal marítim, la Companyia estudià la possibilitat d'oferir noves ofertes i tarifes de pas per les rescloses més atractives per incentivar el comerç no controlat per ella. La seva estratègia era oferir uns preus que resultin més rentables per a la navegació tradicional que esperar-se deu dies fondejats a les goles del riu. La rebaixa passa per cobrar 2,94 rv/tn a 1,75 rv/tn. Observem el quadre següent:

TAULA 5.7: Balanç de costos i despeses de transport de mercaderies, segons tarifes de pas per les tres rescloses de la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre.

Tn de càrrega	% de càrrega	Tarifa 2,92 rv/tn			Tarifa 1,75 rv/tn	
		Cost transport (rv.)	Beneficis (rv.)	Balanç (rv.)	Cost transport (rv.)	Balanç (rv.)
2	4	665,64	72	-593,64	638,5	-566,5
4	8	683,28	144	-539,28	649	-505
6	12	700,92	216	-484,92	659,5	-443,5
8	16	718,56	288	-430,56	670	-382
10	20	736,2	360	-376,2	680,5	-320,5
12	24	753,84	432	-321,84	691	-259
14	28	771,48	504	-267,48	701,5	-197,5
16	32	789,12	576	-213,12	712	-136
18	36	806,76	648	-158,76	722,5	-74,5
20	40	824,4	720	-104,4	733	-13
22	44	842,04	792	-50,04	743,5	48,5
24	48	859,68	864	4,32	754	110
26	52	877,32	936	58,68	764,5	171,5
28	56	894,96	1008	113,04	775	233
30	60	912,6	1080	167,4	785,5	294,5
32	64	930,24	1152	221,76	796	356
34	68	947,88	1224	276,12	806,5	417,5
36	72	965,52	1296	330,48	817	479
38	76	983,16	1368	384,84	827,5	540,5
40	80	1000,8	1440	439,2	838	602
42	84	1018,44	1512	493,56	848,5	663,5
44	88	1036,08	1584	547,92	859	725
46	92	1053,72	1656	602,28	869,5	786,5
48	96	1071,36	1728	656,64	880	848
50	100	1089	1800	711	890,5	909,5

FONT: ARCCE, top. 606. 1867 a 1869. Enclusas. Informe proponiendo la rebaja de los derechos de enclusa en el canal marítimo para atraer el paso de buques por el mismo. 23/01/1867. Elaboració pròpia.

Aquesta taula posa en evidència la gradació aproximada de costos i beneficis d'un viatge estàndard de transport fluvial a principis de la dècada del 1870. Segons Casimiro Ferran, el més habitual eren vaixells d'uns 5,4 tones de pes i una capacitat de 50 tones com a màxim. A més, ens dóna la valuosa informació que per a ser competitius amb el ferrocarril, era necessari que s'obtingués un benefici de 36 rv./tona.⁵⁹⁹

L'informe desglossa el capítol de despeses aproximades que podrien afectar al nòlit d'un vaixell i que resumim a continuació: 200 rv. per taxes i burocràcia portuària. 400 rv en concepte de tripulació; estima una tripulació mitjana d'uns 5 homes durant uns 20 dies, 8 dels quals estan dedicats a les tasques de càrrega i descàrrega. I finalment, la variable amb que pot jugar la Companyia, és a dir, la tarifa aplicada pel pas per les tres rescloses del riu.

En Casimiro afirmava que per a que l'empresa fos rentable, amb les tarifes de 2,92 rv., calia que el vaixell baixés carregat amb tres quartes parts de la seva capacitat. Vist des de la taula, podem veure que això representa uns guanys mínims de al voltant de 350 rv. Si s'aprecia la columna dels beneficis amb les tarifes reduïdes de d'1,75 rv/tn. es pot apreciar com el benefici mínim es redueix fins a poc més del 60% de la capacitat de càrrega del vaixell de 50 tones de capacitat, és a dir, unes 30 tones de mercaderia transportada.

Això posa en evidència que els volums estàndards transportats pel riu eren en realitat molt inferiors als que esperava explotar la Companyia amb els vapors de 150 tones de capacitat. De la mateixa manera, si s'aconseguia omplir tot el vaixell de vela tradicional, els beneficis de carregar 50 tn. de mercaderia podrien passar de 711 rv. a 909 rv. la qual cosa suposa un increment dels beneficis del 27%, per una rebaixa del 40% de la tarifa.

Aquesta maniobra ens permet comparar el marge de beneficis entre un sistema de transport i un altre. Si ens fixem amb els vaixells a vela resulta que l'empresa treu un benefici net de 14,22rv/tona amb la tarifa de pas de 2,92rv, i amb la tarifa reduïda d'1,75rv, obté un benefici de 18,18 rv/tn. En canvi la Companyia, amb els seus vapors aconseguix obtenir un benefici màxim de 22,95 rv/tn, la qual cosa suposa un avantatge d'uns escassos 5 rv/tn respecte la navegació tradicional. Sembla evident, doncs, que

⁵⁹⁹ ARCCE, top. 606. 1867 a 1869. *Enclusas. Informe proponiendo la rebaja de los derechos de enclusa en el canal marítimo para atraer el paso de buques por el mismo.* 23/01/1867.

5rv/tn no són suficients per sufragar el manteniment dels vaixells de vapor i les reparacions que s'havien d'efectuar, en el millor dels casos, a Barcelona.

Per si això no fos suficient, en Casimiro Ferran proposà la creació d'uns tiquets de prepagament de 6 i 12 viatges, en el que la tarifa de pas passava d'1,76 rv/tn a 1,5 rv/tn. Aquesta fórmula, plantejada a imitació de les companyies ferroviàries, perseguia l'objectiu de fidelitzar als armadors i patrons de vaixells. Amb l'únic que no podien competir era el temps. Els 8 dies amb el transport de vaixell de vapor i els 20 amb vaixell de cabotatge, en cap cas podia competir amb les hores que costava transportar mercaderia pels camins de ferro. Calia compensar-ho millorant el preu per kilòmetre. Un exemple d'aquesta pràctica era el cas de la resclosa de Xerta. Aquest punt, des de 1860, era de pas franc.

La Companyia va arribar a un acord que permetia als patrons de vaixell navegar lliurement entre Flix i Amposta de manera gratuïta, ja que el flux era continu i aplicar-hi la tarifa de pas suposaria un greuge comparable amb el de la taxa per creuar el pont de Tortosa. A canvi d'això, els petits vaixells i rais que circulaven per aquest tram final de l'Ebre havien d'acceptar que la resclosa només seria accessible a tres hores al dia: a les 8h, a les 12h i a les 17h. L'apertura de la resclosa de Xerta representava una pèrdua considerable d'aigua en el punt des d'on prenia l'aigua el canal de reg, la qual cosa suposaria importants pèrdues d'aigua per a l'única font de rendes pròspera de la companyia, el canal de reg.

8.5. Entrebancs polítics i de l'administració a la navegació a les Terres de l'Ebre.

8.5.1. La intromissió militar a la navegació fluvial durant la tercera Guerra Carlina.

Altrament, un entrebanc important a l'hora d'aconseguir una normalització de la navegació després de les reformes d'infraestructura i de material de navegació de la dècada dels anys 60 fou els efectes de la tercera Guerra Carlina.⁶⁰⁰ Des d'instàncies

⁶⁰⁰ ARCCE, top 608. *Enclusas. Varios. 1872-1876*. Carta d'Ildefonso Ferran, administrador de la Companyia a Tortosa a la Comisió directiva del 30/01/1873. Aquesta conjuntura bèl·lica tingué una important repercusió sobre l'eix de l'Ebre, sen aquest *una barrera natural i alhora lloc de pas i de contacte entre unes zones carlistes i altres*. L'autor també el defineix com a límit de les jurisdiccions militars de la capitania de Catalunya i València, i com a via de pas i fugida de les partides carlistes. SALVADOR, Roc: "La tercera Guerra Carlista a la Diòcesi de Tortosa (1872-76) a SÁNCHEZ, Josep

militars, durant el 1872 es va interrompre fins a 7 cops la navegació, impedit la recaptació de les tarifes de pas. La Companyia va exagerar les pèrdues en les seves cartes al Ministeri de Foment, afirmant que es paralitzava totalment l'economia regional. En part era cert, però ho era perquè l'ordre també afectava als ferrocarrils. La Companyia volia aprofitar l'eventualitat per apropiar-se dels volums de mercaderia que calia exportar per via ferroviària, tot proposant que es limités la navegació per motius de seguretat, però no del tot.

És interessant la retrospectiva que feu a la carta dirigida al president Estanislau Figueres respecte el que va succeir a la Guerra del Matiners; durant el 1848, la navegació era permesa però controlada i agrupada en forma de comboi armat per repel·lir els atacs dels carlins. Amb l'adopció d'aquesta mesura, la Companyia creia que obtindria l'autorització per reemprendre l'activitat de transport, ja que el motiu de la prohibició de la navegació era la necessitat d'evitar que les partides dels cabdills carlins com Cucala passessin a la riba esquerra de l'Ebre empaitats per l'ofensiva de del Comandant General del Maestrat, Vallcampa. Si la Companyia aconseguia l'aixecament parcial de la prohibició de la navegació a partir del gener del 1873, adquiririen un avantatge competitiu considerable respecte la companyia de ferrocarril i podrien compensar el dèficit que arrossegaven en la partida de la navegació des de la forta inversió en obres i infraestructura de navegació del 1868 i 1869.⁶⁰¹

Igualment es queixà dels permisos de pas franc que lliurà l'autoritat militar de Tortosa per emprar els vaixells de la Companyia per al transport de tropes entre Flix i Tortosa. Això, segons en Casimiro Ferran també succeí durant l'alçament republicà de l'octubre del 1869; aleshores, el governador militar de la plaça lliurà 69 acreditacions de pas franc per a vaixells i la Companyia comptabilitzà un cost d'oportunitat de 2.208 rv.

(coord.): *El Carlisme al territori de l'Antiga diòcesi de Tortosa. Terres de l'Ebre, Matarranya, Maestrat, Ports de Morella i Priorat* Vol III. *De la Tercera Guerra Carlista a la Guerra de Franco* (2004). Tarragona. Arola. P. 30 Sobre la mobilitat i les actuacions realitzades pels carlistes, veure VALLVERDÚ, Robert: *El tercer Carlisme a les comarques meridionals de Catalunya 1872-1876* (1997). Barcelona. Publicacions de l'Abadia de Montserrat.

⁶⁰¹ És ressenyable que, com s'ha pogut observar en la gràfica del moviment portuari de Tortosa, aquests anys es manifestaren com un repunt important de la navegació, de fet l'últim del període estudiat abans dels efectes generats pel procés de concentració portuària de Catalunya. *Estadística general del Comercio de Cabotaje entre los puertos de la Península e Islas Baleares*. Madrid. Tipografía Asilo de Huérfanos

Fora de la Companyia, els interessos dels comerciants i industrials locals també es van mobilitzar per demanar el restabliment de la navegació local, ja que d'allò depenia la continuïtat dels negocis relacionats en la molinaria i el comerç de l'oli.

8.5.2. La categorització del sistema portuari del Baix Ebre i el Montsià.

Tradicionalment, i degut a les dificultats físiques que presenta la navegació pel tram final de l'Ebre que ja s'han anat desgranant al llarg dels punts anteriors, ha existit a la costa de les actuals comarques del Baix Ebre i el Montsià, el que Fabregat ha denominat el sistema portuari de Tortosa.⁶⁰² Aquest autor ha classificat les instal·lacions de recepció de vaixells existents a la zona, entre ports comercials, ports d'avituallament, ports de refugi i zona d'acollida i estacionament.

Segons aquesta categorització, Tortosa era el centre del sistema, sent l'únic port fluvial i marítim al mateix temps, i amb consideració de port comercial seguit a ser el lloc on hi havia els serveis administratius i els punts d'emmagatzematge i redistribució. Per sota d'aquest, encara que amb un progressiu guany d'importància, especialment al s. XIX, existien els ports comercials i d'avituallament de l'Ampolla i Sant Carles de la Ràpita.⁶⁰³ I en tercer loc hi havia els ports de refugi, on degut als condicionants físics, els vaixells es podien refugiar i esperar a la millora de les condicions de navegació fluvial per accedir a Tortosa. Tanmateix, aquests punts no disposaven de les instal·lacions necessàries per dipositar mercaderia, ni comptaven amb una massa de població suficient com per avituallar-se i seguir el camí de gran recorregut: ens referim a la badia dels Alfacs i la badia del Fangar.

Durant la segona meitat del s. XIX, aquesta jerarquització dels ports es començà a posar en dubte, i ens apareix documentació on es demana que es canviés, des del punt de vista administratiu la capacitat d'aquells enclavaments per multiplicar la seva funció, especialment a partir del moment en el que ja hi havia una xarxa ferroviària que comunicava el port de l'Ampolla, amb Tortosa. Vegem-ne alguns casos.

⁶⁰² FABREGAT, Emeteri: "La navegació al tram final de l'Ebre: problemes, projectes, solucions (s. XV-XIX) a SOLÀ, Àngels; VIRÓS, Lluís (eds.): *El patrimoni industrial de les Terres de l'Ebre. Actes de les VII Jornades d'Arqueologia Industrial de Catalunya* (2009). Barcelona. Associació del Museu de la Ciència i la Tècnica de Terrassa. P. 56-61.

⁶⁰³ Val a dir que la diferència del port de Tortosa, el port dels Alfacs era, a la pràctica el que estava cridat a protagonitzar la modernització del sistema portuari del territori d'ençà els projectes il·lustrats del s. XVIII i la seva habilitació per comerciar amb Amèrica l'any 1778. La Reial Cèdula que habilita els Alfacs com a punt d'origen franc per als principals ports de Sud-Amèrica es troba a l'ACA, Reial Audiència, Legajos 80, num. 22.

Des de 1861 fins entrada la dècada dels anys 90 del s. XIX, la Junta d'Agricultura, Indústria i Navegació de la província de Tarragona va rebre diverses sol·licituds demanant l'ampliació de la duana de 3a a 2a categoria, és a dir, que s'habilités per a la importació i la exportació a l'estranger.⁶⁰⁴ De manera paral·lela, feu el mateix el port de Sant Carles de la Ràpita, el qual ho aconseguí a la primera, ajudat per un dictamen estranyament optimista i favorable per part de la comissió de comerç, la qual no va dubtar en usar els mateixos arguments per defensar la viabilitat del port de Sant Carles que per a denegar la de Tortosa.⁶⁰⁵ Un sol port era suficient.

Els mateixos arguments es repetiren a les peticions que elevaren Joan Cachot, i els germans Moreso als anys 1868 i al 1870.⁶⁰⁶ En un principi, la permissivitat revolucionària aprovà favorablement la petició de Cachot i Llasat per convertir Tortosa en una duana de segona categoria, malgrat que desestimaren la petició per habilitar l'Ampolla com a lloc de càrrega i descàrrega, per la falta de personal i infraestructura necessària. Lògicament, la formació del govern provisional deixà en aigua d'encenalls aquesta aprovació, que mai es portaria a la pràctica.

Al 1870, els germans Moreso, tornaren a elevar la petició formalment, però aquest cop, la Junta de comerç de Tarragona oferí un altre tipus de resposta, aquest cop relacionada en la idea de que la Junta Provincial no faria res que posés en perill els interessos d'altres localitats, especialment d'aquelles que l'interès de les quals van lligades a la del ferrocarril. El tren, juntament amb el fracàs de la navegació fluvial, situava definitivament com a boca d'Aragó al port de Tarragona, i la Junta de Comerç res faria per trasbalsar, ni que fos mínimament, aquella situació habilitant altre port. Per altre costat, hi havia arguments de tipus pràctic, com la impossibilitat de controlar el contraban que es podria produir al llarg dels kilòmetres que separava el port de Tortosa

⁶⁰⁴ Sembla ser que Tortosa i Sant Carles de la Ràpita havien perdut l'autorització per exportar a l'estranger durant la dècada dels anys 50 o 60, ja que el *Diccionario* de Pascual Madoz indica que ambdós ports estan habilitats per a l'exportació a l'estranger i entrada i sortida de cabotatge. Únicament Sant Carles tenia autorització per importar des de l'estranger un sol producte, les dogues per a les botes. MADDOZ, Pascual: *Diccionario* Vol XIV.(1846). Madrid, Est. Literario-Tipográfico de P. Madoz y L. Sagasti. p. 620.

⁶⁰⁵ AHT. Fons Cambra Agrària. top. 188. *Pidiendo el Ayuntamiento de Tortosa se habilite su Aduana para la clase de 2ª o sea de exportación al Estrangero. 1861.*

⁶⁰⁶ AHT. Fons Cambra Agrària. top. 189. *Sobre habilitación de la Aduana de San Carlos a 2ª Clase. 1861.*

de la sortida al mar. Tot plegat ocasionaria uns costos que un port amb les limitacions físiques del tortosí no podria assumir sense generar més pèrdues que beneficis.

La negativa reiterada a Tortosa, dividí les demandes de Tortosa en dos àmbits: per un costat hi havia els obstinats, que no renunciarien mai al port a la ciutat –i ho tornaren a demanar a finals del 1874-, mentre que d'altres industrials i comerciants, més realistes, començaren a plantejar alternatives com recuperar la idea de transformar els punts de l'Ametlla de Mar i l'Ampolla en ports on fos possible carregar i descarregar mercaderia, ja que estaven units amb Tortosa a través de la via del tren. Aquestes peticions mai foren acceptades, i a ulls de les autoritats provincials i les portuàries, únicament el port dels Alfacs podria satisfer les demandes de la burgesia regional.⁶⁰⁷

En un ordre inferior, també existeixen altres tipus de peticions, que es resolgueren afirmativament, com el del senyor Sacanella, propietari de les salines, qui va aconseguir l'habilitació d'un embarcador de quarta categoria a la badia del Fangar per carregar i exportar la seva producció de sal, sense haver de transportar-la fins Tortosa per ser comptabilitzada per la duana.⁶⁰⁸ En la mateixa línia, trobem també la petició de l'Ajuntament de Tortosa per a que s'aboleixi l'ordre de la Direcció General de Duanes del 27/12/1871 en el que es prohibia les operacions d'embarcament i desembarcament a Amposta i la resta de punts de la riba dreta de l'Ebre per evitar més incursions carlines, però, la mesura havia posat en evidència que les comunicacions alternatives eren extremadament difícils i encarien enormement el cost dels productes que s'havien de transportar per camí.

En totes aquestes peticions menors, el govern provincial de Tarragona fou indulgent però advertí que calia tenir cura amb el frau a hisenda, ja que el que s'estava produint era una disgregació de l'activitat econòmica que deixava Tortosa com un centre de control progressivament allunyat de l'activitat econòmica.

⁶⁰⁷ AHT, Fons Cambra Agrària. top. 94 *Informar una instancia de varios comerciantes y patrones de Tortosa en solicitud de que se habiliten los sitios denominados Ampolla, Cala de la Ametlla para el embarque y desembarque de géneros del país. 1871.*

⁶⁰⁸ AHT, Fons Cambra Agrària. top. 94 *Los ss Sacanella hermanos, del comercio y vecinos de Tortosa, solicitan que se habilite la bahia del Fangar para el embarque de la sal que explotan en unas salinas de su propiedad. 1871*

8.6. L'abandonament de la navegació per part de la Reial Companyia de la Canalització de l'Ebre. Diagnosi i reacció social.

Mirant retrospectivament, la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre havia intentat diferents models de negoci: el primer fou el de gestió monopolística de la navegació fluvial a vapor; en segon lloc, n'externalitzà el privilegi a la companyia Mata i Ferran, qui acabà per trencar el contracte. I, finalment, la tercera fase consistí en oferir únicament la infraestructura de pas a través d'un sistema de peatges. El problema d'aquesta última fase va ser que els costos de manteniment i neteja de les obres de navegació no compensaven en absolut els rendiments econòmics que oferien els peatges. Això, arribats els anys 80 del s. XIX, segons els informes generats per la Companyia de Canalització de l'Ebre, fou la causa de la ruïna de la mateixa, ja que els rendiments del reg, aspecte de la concessió que sí resultà econòmicament viable, no eren suficients per mantenir la inversió en navegació.

Segons aquests informes, el cop de gràcia a la navegació per l'Ebre fou el ferrocarril:⁶⁰⁹

- La línia entre Zaragoza i Barcelona engolia tot el transport de mercaderia entre Zaragoza i Escatrón.
- La línia d'Almansa-València-Tarragona, va absorbir les exportacions i importacions entre Tortosa i el litoral mediterrani, cosa que resultà especialment punyent per a la Companyia, doncs el transport de mercaderia tortosí era, a ulls de la Companyia, el més potent en allò que respecta al volum de mercaderia per trànsit fluvial.
- La línia entre Lleida i Reus, el conegut com *el directe a Madrid*, discorria paral·lel a l'Ebre entre Escatrón i Mora d'Ebre, i per tant, inutilitzava les rescloses de Baños, Chiprana, La Magdalena, Mequinensa i Flix.
- I, finalment, el ferrocarril de Val de Zafán a Sant Carles de la Ràpita, passava per just el costat de l'enclusa de Xerta i paral·lel al canal de navegació entre Amposta i Sant Carles, i en conseqüència anul·lava la recaptació de l'assut de Xerta.

Per tot plegat, la Companyia demanava que, amb la renovació de la concessió, se l'alliberés de la funció de garant de la navegació fluvial per poder centrar-se en el

⁶⁰⁹ ARCCE, top. 575. Informe *Esplotación y rendimientos de los Canales del Ebro*. Sense data c.1890.

negoci del reg, sobretot en un moment en el que l'estudi de la projecció del canal de l'esquerra de l'Ebre posava de manifest complicacions que serien costoses i molt cares.⁶¹⁰ Això es deu a que, a diferència del canal de la dreta aleshores ja construït i en plena explotació, el de l'esquerra havia de regar terreny més elevat que el propi canal, i a sobre, no es podia posar en funcionament fins que s'acabés la gran túnel que havia de fer passar el canal per sota Tortosa, de punta a punta, per poder-lo fer arribar a la plana de l'hemidelta dret i construir-hi la xarxa de sèquies. Aquesta eventualitat retardaria el cobrament dels cànon de reg i les subvencions en concepte d'extensió de la superfície irrigada fins que no es culminessin totalment les obres. Les obres del canal de l'esquerra, mentrestant, haurien de ser cobertes, juntament amb el forat de la navegació, pels rendiments del canal de la dreta.

Tornant a la navegació fluvial, tot seguit es presenten les dades amb les que la Companyia pretenia argumentar la franca decadència del comerç fluvial:

TAULA 5.8: Vaixells i volum de mercaderies fiscalitzades per la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre a les rescloses de Baños, Chiprana, La Magdalena, Mequinensa i Flix. (1860-1891)

Anys	Núm. vaixells	Valor índex** 1860=100	Mercaderia (tn.)	tn/vaixell* *	Recaptació de la Companyia	pts/vaixell**	pts/tn**
1860	2.315	-	13.951	6,03	16.846,49	7,28	1,21
1861	3.129	135,16	11.048	3,53	18.716,67	5,98	1,69
1862	2.740	118,36	12.595	4,60	17.140,77	6,26	1,36
1863	2.941	127,04	12.718	4,32	17.951,07	6,10	1,41
1864	3.059	132,14	11.684	3,82	18.545,94	6,06	1,59
1873	1.397	60,35	9.071	6,49	10.112,23	7,24	1,11
1874	929	40,13	6.778	7,30	7.165,10	7,71	1,06
1875*							
1876	810	34,99	4.735	5,85	5.666,25	7	1,20
1877	948	40,95	4.399	4,64	5.996,56	6,33	1,36
1878	670	28,94	3.362	5,02	4.309,72	6,43	1,28
1887	528	22,81	1.620	3,07	2.184,65	4,14	1,35
1888	356	15,38	576	1,62	1.541,10	4,33	2,68
1889	803	34,69	1.938	2,41	3.874,05	4,82	2
1890	774	33,43	1.632	2,11	3.599,85	4,65	2,21
1891	614	26,52	1.173	1,91	2.632,15	4,29	2,24

* L'any 1875, degut a la Tercera Guerra Carlina, no hi va haver navegació pel riu.

**Aquestes columnes són d'elaboració pròpia

FONT: *Memoria de Manuel M^a Angelón*. Octubre del 1891. Arxiu RCCE-RC577. Elaboració pròpia.

⁶¹⁰ Sobre el procés polític i el constructiu del canal de l'esquerra de l'Ebre, veure l'obra ROVIRA, Salvador-J; MUÑOZ, Joan-Hilari: *Cent anys del canal de l'Esquerra de l'Ebre (1912-2012)* (2013). Valls. Cossetània. Concretament el capítol "La construcció del canal de l'esquerra de l'Ebre, p. 69 i ss.

No es pot negar que les dades són contundents. Els vaixells que circulaven al 1891, malgrat només haver-hi comptabilitzat de gener a octubre (mes en què es publicà la memòria d'on s'ha tret la informació), són una quarta part del que havien estat al 1860 (important). La font ens dona informació sobre tres quinquennis, però és manifest que la decaiguda definitiva es produí durant el segon quinqueni dels anys 60 (cronologia coincident amb les dades ja analitzades extretes dels registres duaners), període en el que es normalitzà la circulació ferroviària, especialment la línia entre Barcelona i Zaragoza. Exposem, tot seguit un quadre que mostra l'evolució de les importacions a Barcelona tant de blat com de farina a través del port i de la línia de ferrocarril que enllaçava la capital catalana i l'aragonesa:

TAULA 5.9: Comparativa de les importacions de grans i farina de Barcelona, tant per via ferroviària com per via marítima durant el primer quinqueni dels anys 60 del s. XIX. En tones mètriques.

	Via fèrria				Port Barcelona			
	Grans	%	Farina	%	Grans	%	Farina	%
1861					16.386,7	77,5	39.518,6	185,7
1862	17.821,7	100	20.540	100	21.126,1	100	21.276,4	100
1863	17.816,7	269,9	29.898,8	145,5	18.838,8	89,1	14.100,5	66,2
1864	13.748,7	294,5	40.704,8	198,1	19.281,3	91,2	20.934	98,3
1865	27.235,6	325,6	51.613,4	251,2	13.721,7	64,9	9.337,3	43,8

FONT: PASCUAL, Pere: "Ferrocarriles y colapso financiero (1843-1866). En torno a las causas que provocaron la crisis de los ferrocarriles catalanes como negocio capitalista" a *Moneda y crédito*, 17 (1985). p. 51.

Les dades que facilita Pere Pascual precisament posen en evidència el comportament de les importacions barcelonines durant el primer quinquenni d'explotació de la línia entre Barcelona i Zaragoza. Malgrat que, segons aquest autor, els resultats foren decebedors per als accionistes, no hi ha dubte que en tan sols 5 anys, les importacions per ferrocarril, com a mínim es duplicaren, mentre que les importacions marítimes restaren a la meitat del que havien representat al 1862.⁶¹¹ Aquesta forta davallada de les importacions de cereals i farina per via marítima recull, lògicament el fracàs de la

⁶¹¹ Uns resultats moderats de l'explotació de la xarxa del ferrocarril varen caure com un vas d'aigua freda a sobre d'un accionistes que veien en desesperació com el rendiments no assolien els mínims per cobrir els elevats costos derivats del capital obligacions que tenia la Companyia del ferrocarril de Barcelona a Zaragoza. Tot plegat culminà amb la caiguda de la cotització de les seves accions a la borsa barcelonina i precipità la crisi borsària del 1866. PASCUAL, Pere: "Ferrocarriles y colapso financiero (1843-1866). En torno a las causas que provocaron la crisis de los ferrocarriles catalanes como negocio capitalista" a *Moneda y crédito*, 17. 1985.

navegació fluvial per l'Ebre, on la Real Companyia de Canalització de l'Ebre, a diferència dels accionistes de la línia fèrria, creien que la situació del ferrocarril el situava en una posició de desavantatge insalvable per a ella. Aquesta línia del ferrocarril fou la sentència de mort del projecte de navegació a gran escala.

No obstant, la memòria d'Angelon, per motius d'interès, obvia el paper, secundari –si es vol– però significatiu de la Companyia en el defalliment definitiu de principis dels 90 del s. XIX.⁶¹² Si tenim en compte la columna de la recaptació per tona de mercaderia, es pot apreciar com es passa d'1,21 pts/tn a 2,24 pts/tn, la qual cosa suposa un increment de la taxa de pas per les rescloses esmentades del 85%, increment gens menyspreable si tenim en compte que ja existien altres alternatives més econòmiques.

Aquest comportament per part de la Companyia només respon a dues possibles explicacions: que l'increment de preu ve a compensar la decaiguda del transport fluvial i calia mantenir la –ja de per si escassa– rendibilitat de les rescloses; o bé, que la Companyia volia esperonar la fi del transport fluvial per dotar-se d'arguments amb els que demanar al govern que la deslliures de la concessió de la navegació que li resultava tant cara de mantenir i poder centrar-se amb el reg.

Carreras Candi també analitza el fracàs de la navegació fluvial al capítol *Fracasa la nevegació* amb unes conclusions similars, encara que, des del seu punt de vista d'home de la Companyia, exposa amb dramatisme com l'opinió i les elits locals feren llenya de l'arbre caigut.⁶¹³ Era cert que la ira i les aspiracions locals varen caure sobre ells, però cal tenir en compte que la navegació pel riu era, i continuaria sent l'objectiu i el somni daurat d'una elit que veia com la realitat se'ls feia més i més indesitjable. La Companyia es va veure superada per l'envergadura del projecte, les dificultats tècniques i físiques i sobretot per la irrupció de la competència dels ferrocarrils, apareguts just al moment en el que podien començar a treure rendiments de la inversió realitzada. Una posició ultraconservadora vertebrada pel privilegi dels drets de navegació exclusiva la va portar a empitjorar la situació i a precipitar la decadència de la navegació moderna i de la navegació tradicional. La conclusió fou abandonar els projectes de navegació i focalitzar els esforços a l'extensió del benefici del reg pels territoris riberencs, especialment de la plana deltaica.

⁶¹² Arxiu RCCE-RC577

⁶¹³ CARRERAS CANDI, Francesc. *La navegació al riu Ebre: notes històriques* (1993). Barcelona. Generalitat de Catalunya. p. 261-276.

8.6.1. Observacions de l'opinió pública.

Cal dir, però, que aquesta voluntat de suprimir el transport fluvial de la Companyia no era, en absolut, compartida per l'opinió pública, i menys per part dels industrials que requerien de punts d'entrada i sortida de mercaderies.

Mirant les valoracions respecte el comerç fluvial a la premsa de principis del 1881, podem veure com l'elit que definia la línia editorial de la premsa local no estava disposada a renunciar en absolut al transport fluvial. Un cas paradigmàtic, el trobem a l'article publicat al setmanari *La Verdad* on es culpa a la Companyia d'haver precipitat la seva pròpia ruïna amb les taxes cobrades a les rescloses.⁶¹⁴

L'autor anònim de l'article argumentava que mentre la infraestructura que construï la Companyia estava adaptada als vaixells a vapor (les rescloses eren de 50 m. de longitud per 10 m. d'ample), el comerç real es continuà fent-se amb els vaixells a vela tradicionals, d'un nòlit molt inferior, i per tant, la recaptació per tona a les resclosa fou ruïnosa. La Companyia va voler forçar una modernització del transport, gastant-se 1.500.000 pts en vaixells de vapor que mai s'explotaren i es degradaren al fang de l'enclusa de Sant Carles de la Ràpita.

El diagnòstic que proposava aquell columnista anònim, com s'ha demostrat anteriorment, era força correcte, però la solució que oferia era totalment anacrònica. Proposava rehabilitar el transport de camins de sirga als anys 80 del s. XIX. El plantejament era econòmicament aberrant. La seva recepta passava per ajustar les tarifes del preu per tona a les resclosa i donar facilitats al transport tradicional construint un camí de sirga de 230 km entre Tortosa i Escatrón per enllaçar-ho amb el tram aleshores construït del ferrocarril de la Val de Zafán. Es creia que reduint el cost de transport a 0,12 rv/km/tn seria suficient per competir amb el ferrocarril.

L'error del plantejament és evident. La competitivitat del ferrocarril augmenta a mesura que s'incrementa el volum de mercaderia i la distància a la que es transporta, mentre que la rendibilitat del transport fluvial (i a sobre gravat a les rescloses) només es pot tenir en compte amb uns volums de mercaderia reduïts i sobre aquells productes en els

⁶¹⁴ Diari *La Verdad*. 6/02/1881.

que el temps de transport no té conseqüències sobre ells. Era una quimera pensar que podia resultar viable una empresa dedicada a remuntar riu amunt llaguts d'un nòlit de 20 a 25 tones cap a Zaragoza per a que baixin carregats.

L'autor de l'article arribava a justificar la construcció d'un camí de sirga per a tal fi. La idea és absurda, però dóna informació valuosa sobre quines eren les condicions normals del transport per aquest mitjà. L'autor afirma que era habitual que homes exercissin de bèsties de càrrega per remuntar vaixells i que 9 homes tardaven 15 dies a arribar a Zaragoza, mentre que usant un cavall, es podia fer el mateix recorregut en 6 dies i a sobre era viable pujar fins una tona amb mercaderia, tot donant a entendre que la proposta de construir el camí de sirga era una inversió de primer ordre. Amb aquesta proposta l'autor de l'article creia que el volum de mercaderia que baixaria pel riu passaria de les 50.000 tones l'any a 125.000 en pocs anys. Evidentment, aquestes xifres estaven molt inflades, si es comparen amb el quadre de dades que dóna la Companyia, la qual, possiblement també les desinflà per incidir en el seu propòsit.

Un altre gran error de diagnosi del problema rau de la naturalesa de la mercaderia. Barcelona ja no mantenia els volums d'importació de blat de Tortosa propis de 30 anys enrere, sinó que ja li arribava dels grans ports peninsulars i per via ferroviària, i que el petit comerç de cabotatge ja estava entrant en decadència. La regió de l'Ebre ja no era un centre exportador blader, ni molt menys fariner. El mercat designat per Barcelona per a Tortosa era l'arròs, l'oli i els cítrics.

I, finalment, l'altre gran error a l'hora d'apostar pel transport fluvial és el fet d'enforcar-ne el recorregut entre Zaragoza i Tortosa, sense tenir en compte que, en realitat, el destí que es donava

que es donava al moment més àlgid de la navegació fluvial era l'extracció de productes com la farina des dels nuclis de producció de l'interior cap als grans nuclis de consum de la perifèria litoral, com Barcelona o l'eix Reus-Tarragona. Per tant, tenint en compte que la major part de mercaderia no tenia com a destí Tortosa, el ferrocarril en direcció Barcelona resultava l'elecció més lògica i econòmica. Un raonament similar fou el que utilitzà la Junta de Comerç de Tarragona a la enèsima petició que realitzaren comerciants tortosins per a l'habilitació de la duana tortosina per la exportació estrangera al 1883: la Junta, amb un to provocatiu, afirmà que si el que volien era

importar grans i exportar oli, els comerciants de Tortosa ja disposaven del port de Tarragona, que era el port de tots, que, al cap i a la fi, estaven comunicats amb ells per ferrocarril i que els preus de transport que n'obtidrien serien, de llarg, més competitius que atenen a les seves peticions.⁶¹⁵

La racionalitat, sens dubte, acompanyava al discurs de Tarragona, però cal admetre que la capital de la província oferí escasses concessions a una burgesia perifèrica. D'ençà el 1854, Tortosa havia perdut la pròpia Junta de Comerç, abolida per la junta provisional del govern, i amb ella, va perdre la palanca governamental necessària per donar sortida a les peticions de la burgesia autòctona. Els intents de restauració de la Cambra de Tortosa i la de Reus, que aparegueren entre el 1857 i el 1860 foren vetades deliberadament per la de Tarragona, en pro d'una representativitat provincial que a efectes pràctics poques vegades es complí.⁶¹⁶

Tots aquests raonaments, serveixen si mirem els transports a llarga distància, però el cert és que al transport per l'Ebre, fins que desaparegué totalment ben entrat el s. XX encara li restava el transport regional, de volums petits i de distàncies moderades, on a falta d'una xarxa de carreteres competents, les comunicacions en llaguts i rais seguien en plena vigència i continuaren sent una artèria per a l'economia de la regió.

8.7. Discussió del capítol.

En el present capítol s'ha analitzat les diferents conjuntures per les que passà la navegació fluvial per l'Ebre durant la seva fase de modernització arran de l'explotació de la mateixa per part de la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre.

D'APOSTA DE FUTUR A MODEL OBSOLET. Els projectes de canalització aparegueren molt aviat i es perfilaren com la gran aposta del territori per consolidar-se com a l'enllaç logístic entre l'interior peninsular i la mediterrània, front una perspectiva

⁶¹⁵ AHT. Fons Cambra Agrària. top. 195

⁶¹⁶ AHT. Fons Cambra Agrària. top. 188. Al llarg dels capítols que segueixen es veuran mostres de la desafecció que les elits tortosines sempre sentiren respecte les institucions i el programa polític de Tarragona, entenent aquesta com a govern provincial. A més a més, serà durant aquest període quan es comença a perfilar l'ideari localista i anticatalanista per part de les elits. Sobre el seu discurs i posicionament polític, veure AGRAMUNT, Agustí: "Els mites del tortosinisme" a ARNABAT, Ramon; GAVALDÀ, Antoni: *Història local. Recorreguts pel liberalisme i el carlisme. Homenatge al doctor Pere Anguera (I)* (2012). Afers. p. 79-94.

d'increment de la producció tant agrària com minera i una demanda cada cop més important d'aquells productes per part dels nuclis de població i en franc creixement demogràfic i industrial de la costa. Al mateix temps, la infraestructura s'utilitzaria per intensificar l'agricultura de les grans planes del delta, fins aleshores infraexplotades i no habilitades per a una agricultura intensiva.

Els primers projectes de canalització que aparegueren durant la Il·lustració toparen sempre contra la falta de disponibilitat de recursos fins que la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre en realitzà la infraestructura necessària per possibilitar la modernització del sector. El fracàs d'aquest model de negoci obligà a l'empresa concessionària a redirigir el negoci cap al reg i altres models d'aprofitament hidràulic, però l'opinió pública mai abandonà la idea primigènia de ressuscitar la navegació, inconscient que la realitat dels intercanvis regionals estaven canviant, els transports havien modificat els mapes de redistribució dels grans i farines i que la gran aposta del territori per a la modernització i el creixement econòmic havia esdevingut un model obsolet.

FASES I EVOLUCIÓ: La navegació fluvial modernitzada passà per diferents fases fins que la companyia concessionària del servei abandonà el model de negoci. La primera fase fou l'explotació i externalització del privilegi de navegació a vapor. Aprofitant la finalització de les obres d'infraestructura i l'efervescència de companyies navilieres al Principat, la RCCE externalitzà el servei a la Companyia Mata, Ferran i Cia –coneguda com la Companyia de Transports per l'Ebre-, la qual havia de gaudir del privilegi del monopoli de la navegació a vapor. Aquesta empresa explotà les seves línies de transport entre el 1860 i 1864, deixant endarrere uns balanços econòmics pèssims amb greus pèrdues. La RCCE intentà rendibilitzar la infraestructura de navegació signant contractes amb els propietaris de les explotacions mineres del Baix Aragó, però la falta de capitalització d'aquelles companyies en limità l'explotació a gran escala de les vetes carboníferes i, per tant, els volums extrets mai compensaren la infraestructura de navegació i el seu costós manteniment. Finalment, la RCCE s'obrí a negociar amb qualsevol empresa interessada en navegar pel riu, a vapor o a vela, negociant preus i tarifes especials de pas per les rescloses, però el resultat fou el mateix. Davant d'allò, a finals de la dècada dels anys 70 del s. XIX, la RCCE va demanar al Govern que l'alliberés de l'obligació de garantir la navegabilitat per l'Ebre.

CAUSES DEL FRACÀS: Al llarg del capítol s'han apreciat diferents explicacions que dificultaren els rendiments esperats de l'empresa concessionària. En primer lloc es trobava els *costos de construcció i manteniment*. La construcció del canal de navegació i les rescloses per sortejar els desnivells del riu deixà l'empresa descapitalitzada fins al punt d'haver de ser rescatada pel Crèdit Mobeliere de França, i sobretot la neteja i reparació d'aquestes infraestructures ocasionarà un reguitzell de pèrdues que en cap cas seran compensades pels escassos rendiments de l'explotació de la navegació. En segon lloc, cal tenir en compte que l'explotació de la navegació fluvial correspon en una conjuntura depressiva de la navegació mediterrània de Cabotatge. Els esdeveniments polítics i la crisi financera dels anys 60 colpejaren durament la navegació de cabotatge, la qual va perdre pes específic entre els altres mitjans de transport interregionals, especialment front el ferrocarril. Quan es produí el renaixement de la navegació de cabotatge, la nova conjuntura es caracteritzà per un procés de concentració portuària cap a Barcelona i Tarragona, deixant els ports secundaris del Principat al límit de la desaparició, entre ells el de Tortosa i el dels Alfacs. Aquesta conjuntura general ja no es va poder capgirar per molt que els cercles de negocis tortosins vinculats a la navegació intentessin habilitar altres punts del sistema portuari tortosí i fer revifar les exportacions des del territori.

I finalment, el darrer factor a considerar fou la competència d'altres mitjans de transport. Obres de referència consultades indiquen la evidència que el ferrocarril, especialment la línia de Barcelona a Zaragoza va tenir un impacte enorme en la captació de cereals que fins aleshores circulaven per l'Ebre, però nosaltres hem pogut afegir la competència de la navegació fluvial i marítima a vela. La navegació tradicional a vela va manifestar-se molt més flexible, tant pel que fa al nivell d'organització empresarial, com per la capacitat per adaptar-se a les condicions naturals del riu i als volums de mercaderia que en cada moment es requerien. Estudis de viabilitat de la RCCE demostraren que la viabilitat econòmica començava a partir dels nòlits que ja podien ser coberts amb la moderada capacitat de càrrega dels vaixells tradicionals, mentre que les despeses del material mòbil, carbó i personal que requeria la navegació a vapor no es van poder sufragar per la falta de volums que calia transportar de més per fer el viatge econòmicament viable.

Per tot plegat, la companyia concessionària renuncià a la navegació fluvial i decidí centrar-se en el reg de les explotacions arrosseres del delta i amb l'oferta de força hidromecànica per a molins i indústries disposades a comprar-los-hi el servei.

VERS EL NOU REpte LOGÍSTIC. El fracàs de la navegació fluvial a vapor deixà la infraestructura construïda per la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre al servei de l'agricultura, i com veurem més endavant, per a l'aprofitament industrial dels canals.

Pel que fa al pla de desenvolupament logístic, però, l'única manera de garantir la seva supervivència seria intentar disposar d'una estació de ferrocarril pròpia, la línia de la qual no podia ser altra que la litoral mediterrània.

En el següent capítol veurem com durant la segona meitat de la dècada dels anys 60 del s. XIX, de manera gairebé simultània a l'inici i entrada en crisi de la navegació a vapor, es començà una altra lluita, aquest cop de la mà de les institucions polítiques locals –i no pas d'una societat capitalista com la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre- que tindrà com a objectiu situar als peus de la muralla de Tortosa una estació de ferrocarril. En aquesta lluita el gremi de Sant Telm de navegants jugarà un paper destacat per a que el pont de la via no limités les seves activitats encara que no s'hi oposaren pas, fet que indica que l'enllaç dels seus serveis amb un sistema de transport de llarg recorregut com el ferrocarril suposava un aliat més que no pas un rival de cara la seva subsistència com a sector.

Agustí Agramunt Bayerri

*Desenvolupament i subdesenvolupament de
les Terres de l'Ebre
durant els segles XVIII i XIX*

VOLUM II

TESI DOCTORAL

Dirigida pel Dr. Ramon Arnabat Mata

Departament
d'Història i Història de l'Art

Grup de Recerca Ideologies i Societat a la Catalunya
Contemporània.



Universitat Rovira i Virgili

Tarragona
2015

CAPÍTOL 9: LA LLUITA PER L'ESTACIÓ DEL FERROCARRIL.

9.1. L'interès d'un estudi sobre les negociacions d'un traçat ferroviari.

Havent explicat els processos de modernització de la xarxa viària al sud de Catalunya i els factors que ocasionaren el fracàs de la navegació fluvial, que era l'última gran aposta per revitalitzar els sectors logístics tradicionals, veurem en aquest capítol, l'aposta pel nou mitjà de locomoció i autèntic paradigma de la revolució dels transports del s. XIX: el ferrocarril. Aquesta, certament no fou una aposta nascuda o gestionada des del territori, com en el cas de les carreteres, i ni tan sols la seva ubicació per afavorir els interessos de la capital del Baix Ebre estaven assegurats, com en el cas de la canalització de l'Ebre. Aquesta vegada, es combinava el fet de la gestió semiprivada (com veurem) del projecte del traçat i la dificultat de que l'oponent a batre va ser una de les personalitats polítiques i empresarials més importants de l'Espanya del moment, el Marquès de Campo.

Així doncs, al llarg del següent capítol s'explicarà els processos de tipus polític i social que precediren a la construcció de la línia de ferrocarril de València a Tarragona, especialment en aquell tram que afectà a les comarques meridionals del Principat. No es tractarà tant de posar èmfasi en les conseqüències econòmiques que tingué el ferrocarril, sinó en quina va ser la participació d'aquest territori en la febre per la construcció dels camins de ferro a les dècades centrals del s. XIX. Així mateix, aquest procés s'emmarca en l'onada de millores de les comunicacions i les infraestructures del territori meridional català que ja s'han abordat en els capítols precedents, juntament amb les carreteres i la navegació fluvial i de cabotatge.

El procés de consecució del traçat ferroviari desitjat per l'oligarquia tortosina, a més, tingué un impacte decisiu de cara el desencallament de les demandes d'eixamplament urbà que es produïren arran dels processos de creixement demogràfic registrat durant la segona meitat de la centúria. Aquest capítol, per tant, servirà d'enllaç entre els processos de transformació de l'economia local, els canvis induïts a les rutes de mobilitat de les mercaderies, identificats arran de l'estudi de la crisi de la navegació fluvial i de cabotatge, i finalment de la transformació morfològica urbana de la ciutat de Tortosa, que s'aboradarà posteriorment.

A més a més, en aquest capítol, donada la naturalesa de les fonts tractades, es podrà observar de la millor manera possible com, des de l'esfera local, s'aconseguí influir en els processos de decisió i execució de les grans obres d'infraestructura que, com el cas del ferrocarril, estaven en mans de les més altes instàncies de l'estat central i en mans de companyies privades encapçalades per alguns dels personatges més influents de la classe empresarial i financera de l'Espanya de mitjans del s. XIX, com era el valencià José de Campo. Aquesta manera de fer, com veurem, buscarà continuïtat amb el procés d'autorització de l'eixample.

9.2. El negoci ferroviari a través dels ulls de mitjans s. XIX.

La creença de que la millora dels mitjans de comunicació (carreteres primer, i ferrocarril després) millorarien la situació econòmica del país era un fet àmpliament reconegut des de les valoracions il·lustrades de Jovellanos. Creien fermament que les deficientes carreteres dificultaven i encarien els intercanvis i la complementarietat que podia existir entre les regions que concentraven la població (nucli central peninsular, i la perifèria mediterrània i cantàbrica), i per tant era imprescindible facilitar les comunicacions per a que els intercanvis fluïssin en condicions.

Aquesta tesi que aposta per l'imperatiu de millorar les comunicacions per estimular l'economia i els intercanvis ha seguit vigent entre la historiografia fins èpoques força recents, sent l'obra de Ringrose un dels seus darrers exponents.¹ Tanmateix, posteriorment, ja començaren a sorgir veus que qüestionaven la referència tautològica que vincula la riquesa econòmica d'un emplaçament amb la presència creixent d'infraestructures, doncs al darrera d'aquestes s'hi amaguen inversions públiques de

¹ David Ringrose argumentava que foren les dificultats en els transports el que frenà el desenvolupament econòmic i industrial. El títol de la seva obra, *Los transportes y el estancamiento económico de España* (Tecnos, 1972)- no amaga pas aquest propòsit. Aquest mateix autor, més recentment a l'obra *España, 1700-1900: el mito del fracaso* (Aliança, 1996), apuntava, al pessimisme de la historiografia –fent clara referència al *Fracaso de la revolución industrial en España* de Nadal- i als reguitzells de fracassos, ocasions perdudes i comparacions amb tercers països que han deixat a Espanya amb una visió negativa del seu passat, però que en cap cas explica, segons ell, els antecedents del *milagro español* de l'últim quart del s. XX. Parar atenció al lloc i any d'edició d'aquesta última obra diu molt sobre el seu contingut, però novament han passat els anys i, malgrat ser un dels països amb una xarxa de comunicacions, almenys pel que fa a les ferroviàries, més potents d'Europa, les dificultats de l'economia tornen a posar en qüestió la vinculació directa entre transports i desenvolupament econòmic.

naturalesa discutible, i un dèficit de la gestió de la mobilitat compensat amb actuacions amb un greu impacte territorial i mediambiental.²

Sent plenament partícips a mitjans del s. XIX de la vella concepció, les regions apostaren les seves esperances de desenvolupament a l'arribada del ferrocarril que, segons les seves previsions, seria el revulsiu necessari, o bé millorar la seva situació, o per encendre la guspira que detonaria el seu *take off* comercial i industrial. A aquesta concepció calia sumar-li l'oportunitat de negoci. Com veurem en les successives pàgines, el ferrocarril esdevingué el gran negoci capitalista de la segona meitat del s. XIX. Era, a ulls dels inversors, un negoci gairebé segur, doncs la legislació que sorgí de les primeres iniciatives constructores de ferrocarrils oferí un marc idoni per a l'especulació, ja que garantia la rendibilitat gràcies a un règim de subvenció de l'explotació ferroviària.

Aquesta legislació garantista abonà el camp per acollir les inversions del capital financer internacional, especialment francès i anglès que tot just donaven el pas l'època del gran capitalisme financer i la segona revolució industrial, on els grans banquers buscaven a la perifèria d'Europa espais d'inversió més atractius i segurs que l'adquisició dels seu deute públic nacional. A més a més, també hi jugà un paper important l'interès implícit dels grans industrials de l'acer i dels béns d'equipament de que la perifèria europea protagonitzés la seva revolució dels transports per tal de vendre'ls els seus productes.³

Tanmateix, cal dir que, si bé és cert que el traçat ferroviari de l'interior peninsular estigué a mans de capital financer estranger, igualment ho és que al litoral mediterrani, especialment les regions catalana i valenciana, havia desenvolupat un comerç i una indústria suficient com per generar un sector financer propi -encara que humil, comparat amb les grans finances internacionals- però capaç d'impulsar inversions ferroviàries de

² Les principals tesis que qüestionen els beneficis de les infraestructures sobre l'economia, es poden trobar a OFFNER, Jean-Marc: "Les effets structurants du transport. Mythe politique, mystification scientifique" a *L'Espace géographique*, 22, 3. 1993.

http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/spgeo_0046-2497_1993_num_22_3_3209 (consultat el 09/09/2014)

³ Per aprofundir amb el paper del capital francès a Europa hom pot consultar l'obra CAMERON, Rondo E.: *Francia y el desarrollo económica de Europa 1800-1914* (1971). Madrid. Tecnos. i sobre l'exportació de capital anglès, HOBBSAWM, Eric J: *Industria e imperio. Una historia económica de Gran Bretaña desde 1750* (1982). Barcelona. Ariel.

magnitud. Companyies d'inversió dedicarien gairebé tota la seva cartera d'accions i obligacions en el negoci del ferrocarril, sent aquesta la principal causa de la bombolla especulativa que acabà per esclatar amb la crisi borsària del 1856.

Les tensions a la borsa de Barcelona acabaren per desequilibrar els balanços de les empreses ferroviàries i aquestes empreses, malgrat tenir uns rendiments d'explotació objectivament millors que a la resta d'Espanya, acabaren per entrar en concurs de creditors a partir de la segona crisi borsària, la del 1866 posant fi a la primera etapa d'especulació capitalista del ferrocarril.⁴ A partir d'aquest moment, les línies experimentaren processos d'integració que donaren com a resultat un nou impuls constructor que es perllongà des del 1873 fins al 1896. D'aquesta segona etapa, com queda apartada dels objectius centrals del present capítol, no serà abordada. En qualsevol cas, dels 11.300 Km de via que hi havia construïts a Espanya a començaments del s. XX, 4.750 foren projectats i construïts en el curt període que seguí la crisi del 1856 fins a la següent del 1866, això és una mitjana de 431 Km per any, proporció que està per sobre del doble de qualsevol altre impuls constructor ferroviari de la segona meitat del s. XIX.⁵

Paral·lelament a tot plegat, l'arribada del ferrocarril també tingué una vessant d'anàlisi política, especialment a escala local. En un moment en que el discurs del foment de la riquesa tenia una àmplia projecció, ser el consistori que aconseguí que el seu municipi tingués parada de ferrocarril era no només una consecució política de primer ordre, sinó també una oportunitat per passar als annals de la història d'aquella ciutat. Poques obres d'infraestructura tingueren la premsa que s'escrigué sobre els beneficis del ferrocarril. Que una línia es construís per la seva regió i que aquella ciutat no en tingués una parada era vist, en molts casos de manera absolutament exagerada -però amb una part de raó-, com l'apocalipsi i el fi del progrés econòmic i social d'aquella localitat.

Que un municipi no tingués parada de tren s'entenia com l'entrada a una nova etapa de decadència, d'aïllament i de caiguda de la seva competitivitat i la del seu mercat a escala supraregional. Aquesta visió compartida per tots els partits i tendències polítiques

⁴ PASCUAL, Pere: "Ferrocarriles y colapso financiero (1843-1866). En torno a la causas que provocaron la crisis de los ferrocarriles catalanes como negocio capitalista" a *Moneda y Crédito*, 169, 31. 1984. p. 31-58.

⁵ Les dades estan extretes del quadre de longitud total de kilòmetres de la xarxa ferroviària espanyola. A GÓMEZ MENDOZA, Antonio: *Ferrocarriles y cambio económico en España* (1982). Madrid. Alianza. p. 27.

fou un aglutinador el suficientment potent com per trobar episodis de suport incondicional a la causa entre rivals polítics. Igualment, si no s'aconseguia el fi desitjat, l'escarni i el retret públic serien elements suficients com per arruïnar la carrera política d'algun alcalde, o fins i tot d'un partit local.

Malauradament, no disposem de dades quantitatives que ens permetin discernir quin volum de mercaderies i passatgers corresponia a la regió catalana de l'Ebre respecte les estadístiques totals de la línia de València a Tarragona que la companyia ferroviària publicava periòdicament. Entrar en especulacions sobre aquest tema sense una base documental resultaria irresponsable. Per això, ens centrarem el procés de gestació del traçat fins la seva construcció i inauguració. Les següents línies es centraran en delimitar les fases cronològiques que m'arcaren la construcció de la línia de València a Tarragona, tot buscant les causes que marcaren aquestes etapes i el paper que hi jugaren els actors que hi intervingueren: l'ajuntament de Tortosa (i també l'ajuntament de Reus, Tarragona i la Diputació Provincial), l'Estat central i l'empresa concessionària de les obres d'aquest ferrocarril.

Tota aquesta sèrie de matisos de tipus econòmic, financer i polític converteixen l'arribada del ferrocarril en una ocasió per comprovar el múscul polític d'una societat que creu fermament que s'està jugant el futur, i per garantir-lo, posarà al límit les seves capacitats polítiques i diplomàtiques per a que la seva ciutat fos estació de ferrocarril i, en conseqüència, port sec de la producció agrícola i industrial del seu territori. En el present estudi emprarem el cas de la línia de València i Tarragona, i veurem com les institucions i els sectors interessats es mobilitzaren per lluitar pel traçat ferroviari que més els convenia, sent el punt de referència la pugna de la ciutat de Tortosa per convertir-se en estació i punt de pas sobre l'Ebre de la línia que enllaçava el País València i el Principat. Ens servirà igualment aquest estudi de cas per entendre el tram de relacions amb el poder central que aquella ciutat era capaç de podia desplegar, fins al punt de poder aconseguir la variació del traçat d'una línia tant important com la del litoral mediterrani, un cop aquesta ja havia estat aprovada i adjudicada.

9.3. José de Campo i els antecedents de la línia de ferrocarril de València a Tarragona.

La línia ferroviària que ens disposem a tractar trobava els seus antecedents més remots al Sistema General de Comunicacions del 1845, elaborat per un equip d'enginyers de camins, al capdavant dels quals es trobava Juan Subercase.⁶ Aquest pla definia, per primer cop, els traçats de comunicacions estratègics per a l'estat, i un d'ells era la línia litoral mediterrània, entesa com un ramal intermedi de les terminals de Madrid i Barcelona, i que ja preveia escales a Sagunt i Castelló. El tram més septentrional, Castelló-Tarragona, no estava del tot definit.

No serà fins 1852 quan la línia proposada trobarà ressò entre la iniciativa privada, concretament amb l'industrial seder valencià Gaspar Dotres, però la seva societat no quallà. La segona iniciativa serà la del 1855, encapçalada ja per José de Campo, Marqués de Campo, quan el Ministeri de Foment l'autoritza per realitzar estudis previs de la línia entre València i Tarragona amb les Reials Ordres del 28/5/1855 i 15/3/1856. Aquesta iniciativa, però, des del primer moment va comptar amb l'interès i el suport financer de la Societat Catalana General de Crèdit, un dels objectius de la qual era fomentar les relacions frontereres amb França, de la mateixa manera que la iniciativa de Campo era la d'apropar als mercats catalans i francesos a la producció agrària de l'horta valenciana.⁷

⁶ El conegut com el *Plan Subercasse* va ser la primera resposta legislativa (R.O. del 31/12/1844) a les primeres peticions de construcció ferroviària per part de particulars. Subercase, encapçalant una comissió d'enginyers, va elaborar aquest informe prenent com a exemple el model de polítiques ferroviàries dels estats amb experiència acreditada en la projecció ferroviària, i a la vegada preveia un model d'actuació per a l'estat, categoritzat com a mixt, ja que intentava compaginar els interessos generals projectats per l'estat, amb l'empenta de capitalització que necessàriament havia de procedir de la iniciativa privada. A nivell pràctic, el Pla Subercasse fou el primer compendi de política ferroviària, una primera aproximació a un model de concessions a particulars, i una proposta de pleg de condicions i models de tarifa.

Serà a partir d'aquet pla sobre el que es debateran modificacions de les línies, la projecció de les quals es considerarien estratègiques a ulls de l'estat, així com seran definits els diferents estudis sobre l'execussió de la política ferroviària en base a l'experiència adquirida des del govern. Aquest serà el germen de les successives lleis generals de Ferrocarril. ARTOLA, Miguel: *Los ferrocarriles en España. 1844-1943. Vol I. El Estado y los Ferrocarriles*. (1978). Madrid. Servicio de Estudios del Banco de España. p. 39-43 i SÁEZ RIDRUEJO, Fernando: "Las obras públicas en el siglo XIX" a *Cuatro conferencias sobre historia de la ingeniería de obras públicas en España* (1987). Madrid. Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas. p. 106-107

⁷ HERNÁNDEZ SEMPERE, Telesforo: *Ferrocarriles y capitalismo en el País Valenciano 1843-1879*. (1983). València. Ajuntament de València. p. 221-222

Aquesta predisposició a allargar i interconnectar les línies s'emmarcava en l'experiència observada pels baixos rendiments generats per les línies curtes durant la primera fase de construcció ferroviària (1848-1855) i la predisposició amb que es promulgà la *Ley General de Ferrocarriles* (1855) que perseguia la ràpida construcció de les grans línies d'interconnexió estatal, emprant, per estimular-ho, el règim de subvencions de l'Estat, acompanyat per l'obertura del sector al mercat de capitals francesos.⁸ Segons Pascual, aquestes pautes de comportament que impulsarien el moment de febre ferroviària fins a la seva crisi al 1866, acabarien per desequilibrar els fràgils balanços financers de les companyies ferroviàries i, al la fi, enfonsarien la seva cotització als principals parquets de l'estat.⁹

9.3.1. L'ascens meteòric de José de Campo.

Entendre l'origen empresarial d'aquesta línia passa inevitablement per fer un breu repàs a la trajectòria empresarial i de gestió pública de José de Campo. Aquest personatge, de pare aragonès i mare valenciana sintetitza en ell mateix el perfil avançat d'una burgesia de caràcter agrocomercial que marcà els passos de la implantació del capitalisme a les zones eminentment agrícoles del litoral mediterrani. Aquest tipus d'oligarquia compaginava i entrellaçava les activitats pròpies de l'estament terratinent amb una mentalitat reciclada vers el capitalisme agrari, i des d'aquest punt de partida, foren capaços de generar els suficients rendiments econòmics com per assolir posicionaments de poder en les administracions públiques (locals o regionals), des de les quals relançar novament els seus negocis cap a nous horitzons, com ara els arrendaments de la fiscalitat pública, però sobretot les concessions i contractes d'obres públiques.

Des d'aquesta posició elevada, i havent assolit cotes d'influència en el poder, aquesta burgesia ja estava capacitada per donar el salt a la banca i les altes finances d'es d'on tirar endavant projectes de gran envergadura com podien ser un ferrocarril.

⁸ Sobre la via de penetració del capital estranger a les companyies ferroviàries espanyoles, veure COSTA, Maria Teresa: *Financiación exterior del capitalismo español en el siglo XIX* (1982). Barcelona. Universitat de Barcelona. p. 163-171.

⁹ PASCUAL, Pere: "Ferrocarriles y colapso financiero (1843-1866). En torno a las causas que provocaron la crisis de los ferrocarriles catalanes como negocio capitalista" a *Moneda i Crédito*, num 169, 1984. p. 37-38.

José de Campo, partint de la participació a l'empresa del seu pare basada en la importació i exportació de productes colonials (*Gabriel Campo e hijo*, 1839), va accedir a l'alcaldia de València amb la revolta antiesparterista del 1843 i des d'aquella posició va començar a organitzar les seves actuacions que entrellaçaven el seu negoci personal amb l'autoritat pública.¹⁰ El contracte de l'enllumenat de gas de València en fou un clar exemple. Assegurant la concessió a una societat, Campo aconseguí que l'ajuntament els cedís els terrenys per a la fàbrica, i, com a soci de l'empresa del seu pare, els oferí el seu servei creditici i entrà com a soci accionista. Per últim, en qualitat d'alcalde, autoritzà el traspàs d'aquella empresa a la Companyia General Peninsular de Madrid, fins que aquesta fou liquidada i ell mateix la recomprà l'any 1851 cobrant les tarifes municipals per les faroles urbanes. Tal és la complexitat del joc de poder i finances al que personatges com Campo es van acostumar a orquestrar al País valencià durant la segona meitat del s. XIX.

Des de l'alcaldia, Campo també impulsà la formació de la *Sociedad Valenciana de Fomento* (1846), de la qual, la seva casa de comerç, *Gabriel Campo e hijo*, n'era accionista i que li serví per amalgamar capital procedent de la burgesia agrocomercial afí, i que a més, n'assegurà la seva viabilitat amb contractes immobiliaris i arbitris municipals de València. Al juny del 1859, la Societat Valenciana de Foment, va rebre l'autorització per convertir-se en una societat de crèdit, amb un capital autoritzat de 12,5 milions de pessetes i que donava alè a la societat originària, doncs li permetia emetre obligacions tant a curt com a llarg termini i alliberar-se de les pressions del Banc d'Espanya.¹¹

Des d'aquesta societat s'impulsaren iniciatives com la Societat d'aigües potables, la construcció del tram de carretera de València a Barcelona i finalment la construcció del Ferrocarril de València a Tarragona. La vinculació entre la Societat Valenciana de Crèdit i Foment i l'empresa ferroviària que uniria València i Tarragona s'abordarà en deteniment al llarg de les següents pàgines.

¹⁰ Apunts sobre la vida personal i el model de traslació entre un negoci familiar a la direcció de diverses empreses capitalistes la podem llegir a AMELA, Francesc: *El Marqués de Campo: capdavanter de la burgesia valenciana, 1814-1889* (1989). València. Ajuntament de València.

¹¹ TORTELLA CASARES, Gabriel: *Los orígenes del capitalismo en España*. (1995). Madrid. Tecnos. p. 88

La línia de València a Almansa, coneguda com *el tren de l'horta*, a alçades del 1850, ja havia estat concedida pel Ministeri de Foment a Pròsper Volney¹², però Campo va subscriure un acord privat amb ell, pel qual se li traspassava la concessió a canvi de retenir una participació important a l'accionariat de l'empresa.¹³ A principis del 1851, Campo preparà la *Societat Anònima del Ferrocarril de Xàtiva al Grau de València*, la qual es va oficialitzar a l'abril del 1851, i al desembre del 1852 ja s'impulsava el tram de Xàtiva a Almansa, amb el que es completava la connexió amb la línia de la Madrid-Zaragoza-Alicante.¹⁴

Sense entrar en les vicissituds de la línia d'Almansa a València, cal recordar que aquesta fou la primera experiència ferroviària culminada amb èxit per part de la burgesia valenciana, i, el fet de culminar-la en plena crisi comercial i financera, li aportà el crèdit social suficient com per atreure l'atenció i l'oferta de col·laboració de la *Societat Catalana General de Crèdit* per tal de tirar endavant la connexió amb Catalunya i València per ferrocarril, on cal recordar, tant Campo com la pròpia Catalana General de Crèdit, tenien entre els seus objectius la comunicació amb França.

De fet, les inversions ferroviàries es convertiren en el principal negoci de l'entitat financera catalana, amb inversions en la línia de Barcelona a Zaragoza, la línia de Barcelona a València, inversió de la que ens n'ocuparem detingudament, i la comunicació de Barcelona amb França, com a objectiu últim.¹⁵

9.3.2. Campo i la Societat Catalana General de Crèdit.

El primer indicatiu de col·laboració entre José de Campo (com a director general de la Societat del Ferrocarril del Grao de València a Almansa) i la Societat Catalana General de Crèdit es va donar arran d'un acord privat signat conjuntament amb la Societat Valenciana de Foment al juny del 1856. Segons aquest acord, les parts s'obligaven a adquirir la concessió d'un ferrocarril que unís València amb França, assumint els costos

¹² Pròsper Volney era l'agent francès representant a la companyia Madrid & Valencia Railway Company

¹³ Els acords passaven per l'entrega de 200 accions de soci fundador, 200 accions més de 2.000 reals i una opció de compra de 1.000 accions més com a accionista ordinari.

¹⁴ HERNÁNDEZ SEMPERE, Telesforo: *Ferrocarriles y capitalismo en el País Valenciano 1843-1879*. (1983). València. Ajuntament de València. p. 53-58

¹⁵ Segons Tortella, la Societat Catalana General de Crèdit fou l'artífex que va promoure la fi de la disputa entre les companyies ferroviàries de Barcelona-Mataró-Arenys i la línia de Barcelona a Granollers, unint-se a Santa Coloma i unificant esforços per enllaçar el trajecte vers la frontera francesa. TORTELLA CASARES, Gabriel: *Los orígenes...* p. 80.

de la construcció i explotació entre parts, assignant la responsabilitat de Campo i la societat València de foment als trams entre València i l'Ebre, i per als socis catalans, de l'Ebre a França. Amb la llei del 9 de juliol de 1856, el Govern atorgava la línia de València a Tarragona a la Societat Catalana General de Crèdit i a la Societat Valenciana de Fomento, al cap davant de les quals figuraven el senyor Alembrende i José de Campo i reconeixia una subvenció a la línia de 240.000 reals/km.¹⁶

Autoritzada l'associació pel Govern i adquirida la concessió, l'any 1856 començaren les actuacions concretes, com ara la compra de 10.000 obligacions emeses per la Societat del Ferrocarril del Grao de València a Almansa, amb les que s'iniciaren les obres del tram Xàtiva-Almansa, i al desembre del mateix any, ja s'iniciaren els primers projectes i memòries descriptives de la línia vers Tarragona, així com les realització dels primers dipòsits de les quantitats previstes per la llei de concessió a la *Caja General de Depósitos de San Fernando*.

Tanmateix, quan tot semblava estar preparat per començar, la crisi comercial del 1856-7 va provocar el retraïment de les inversions, especialment per part de la Societat Catalana General de Crèdit.¹⁷ La junta directiva d'aquesta empresa va decidir concentrar-se en els negocis que aleshores ja tenia en execució (especialment la línia de Barcelona a Zaragoza i la de Barcelona a Girona), i en canvi, pel que fa a la línia de València a Tarragona, optaren per desmantellar-la i liquidar tots els contractes subscrits amb Campo com a comissionat de la Societat Valenciana de Foment a l'abril de 1860.¹⁸

¹⁶ *Colección Legislativa de España. Tercer trimestre de 1856. TOMO LXIX*. Madrid. Imprenta Nacional. p. 124-126

¹⁷ Fontana mostra com les accions de la Catalana General de Crèdit, durant els primers mesos de la crisi del 1857 es va veure afectada amb un fort sotrac en la cotització de les seves accions al parquet barceloní, passant de 49 el dia 2/5/1857 a 41,50 el 19/5/1857; això és una caiguda del 15%, retrocés que encara es podia considerar satisfactori tenint en compte el xoc que sofriren el grup d'empreses d'assegurances marítimes, sector especialment colpejat per aquest primer crack borsari del capitalisme català modern amb caigudes de les cotitzacions de fins el 46%. Així mateix, aquesta entitat financera no sobreviuria pas a la següent crisi, la del 1866, quan el dia 15/5/1866 féu suspensió de pagaments. FONTANA, Josep: "La vieja bolsa de Barcelona (1851-1914)" a *Documentos y Estudios. La bolsa de Barcelona de 1851 a 1930: líneas generales de su evolución* (1961). Barcelona. Ajuntament de Barcelona. p. 22 i 31.

¹⁸ Campo retornà el dipòsit d'1,3 milions de reals en títols de deute a la Societat Catalana General de Crèdit, així com els plànols, els pressupostos i la memòria de la secció de l'Ebre a Tarragona a Campo per una quantitat de 100.000 reals. MARCIAL HERNÁNDEZ, Telesforo: *Ferrocarriles y capitalismo...* p. 223.

Segons Tortella, la resposta de la Societat Catalana General de Crèdit a la crisi del 1857 fou la interrupció del repartiment de dividends i la interrupció de les operacions comercials. Amb l'estroncament de les activitats que això provocà, la societat augmentà el capital disponible durant el 1859 i augmentà els actius ferroviaris de 10,2 milions a 11,7 milions. És a dir, la societat millorà els seus esforços financers amb les societats ferroviàries que depenien d'ella, mentre que les inversions en obligacions de la Societat

9.3.2.1. La influència de la pugna per la línia de Barcelona a Tarragona sobre la línia de València a Tarragona

Malgrat que l'obra de Hernández en fa poc esment, el pas enrere de la Societat Catalana General de Crèdit, va venir marcada, en una part important, per l'estacament en que es trobava el conflicte obert entre les dues iniciatives de comunicar Tarragona i Barcelona, i que s'allargà durant tota la dècada del 1850 al 1860. Lògicament, l'interès de la societat de crèdit catalana en la línia que enllacés amb València, passava en gran part en el fet d'assegurar la interconnexió de Tarragona amb la capital del Principat, fet que no es produiria fins que una de les dues companyies concessionàries donés el seu braç a tòrcer.

Sense entrar innecessàriament en els detalls d'aquest farragós conflicte, especialment quan està degudament detallat en l'obra de Pascual, cal apuntar una breu ressenya d'aquells esdeveniments.¹⁹ La connexió entre Tarragona i Barcelona se la disputaven la *Companyia del Camino de Hierro del Centro*, encara que la iniciativa la portà un dels seus majors accionistes, Jaume Ceriola i la iniciativa de la burgesia de Vilanova i la Geltrú, encapçalada per Magí de Grau.

La *Companyia de los Caminos de Hierro del Centro*, un cop avortat l'intent de fer de la seva línia (Barcelona-Martorell) la punta de llança de la connexió de Barcelona amb Zaragoza, optaren per projectar-la vers Reus per Vilafranca del Penedès. I, la iniciativa de Magí de Grau, de Vilanova i la Geltrú pretenia unir Tarragona i Barcelona per la costa, per tal d'evitar que la capital del Garraf quedés aïllada de les connexions ferroviàries.

Les incongruències del govern moderat en matèria ferroviària, feren que ambdues iniciatives obtinguessin concessions provisionals durant els dos primers anys de la dècada de 1850.²⁰ En conseqüència, les dues parts iniciessin processos de capitalització

ferroviària valenciana entrava en la partida d'inversions comercials -que hom podria considerar inversions ferroviàries, únicament de manera indirecta-, les quals foren les principals afectades per la contracció de les inversions de la Catalana. Creiem que és en aquest marc d'actuació en el que es pot explicar el retorn dels 1,3 milions de reals de les obligacions amb la societat ferroviària de València a Xàtiva i Almansa, i a la vegada, la compra de 40.000 accions i 3,8 milions en obligacions de la línia de Barcelona a Zaragoza. TORTELLA CASARES, Gabriel: *Los orígenes...* p. 82 i 143-148.

¹⁹ PASCUAL, Pere: *Los caminos de la era Industrial. La construcción y financiación de la Red Ferroviaria Catalana (1843-1898)*.(1999). Barcelona. Universitat de Barcelona. p. 134-158.

²⁰ Fou durant el període moderat encapçalat per Narváez quan Espanya feu la primera organització burocràtica per a la qüestió ferroviària. La primera actuació fou la Reial Ordre del 1844, recordada per establir l'ample de via espanyol, 15 cm superior al dels ferrocarrils europeus. Sota aquesta legislació es

i organitzessin els projectes d'execució, malgrat ser il·legal, segons la legislació en matèria ferroviària aleshores vigent, que s'executessin dues línies amb origen i destí a les mateixes poblacions. El conflicte guanyà envergadura i esdevingué un plet administratiu quan les dues iniciatives foren recolzades per entitats financeres igualment rivals.

Així, per un costat, la companyia de *Caminos de Hierro del Centro*, va rebre el suport de la *Societat General Catalana de Crèdit*, mentre que la companyia del ferrocarril de Tarragona a Barcelona, la de Magí de Grau, rebé el suport, de la *Societat de Crèdit Mobiliari de Barcelona*; tots dos convenis foren signats al 1857.²¹ Lògicament, és en aquest context en el que s'emmarca l'interès de la Catalana de Crèdit per lligar acords amb la Valenciana de Foment per interconnectar línies amb València, fet que li donaria força per imposar-se a l'empresa competidora en el marc del conflicte ferroviari del Penedès.

A partir del gener del 1858, estrenant nova legislatura, el trajecte de Tarragona i Barcelona en disputa passà a ser una qüestió política, ja que el capital financer s'havia retret davant els efectes de la crisi financera.

Des de l'òptica política calia tornar a posar el cronòmetre a zero en allò referent a les concessions administratives, de manera que s'inicià un període de dos anys on s'arribaren propostes i contrapropostes. Finalment, a partir del 1860 Pascual Madoz, orquestrà una campanya política definitiva que, amb epicentre a Igualada, donà l'impuls definitiu a la proposta de l'interior. Madoz coordinà una campanya de pressió de tots els ajuntaments implicats, mentre ell exercia la seva influència als despatxos ministerials i als corredors del Congrés dels Diputats. Finalment, amb les Reials Ordres del 10 de

començaren a autoritzar la construcció de les primeres línies sense cap mena d'organització ni coherència recíproca. Les conseqüències especulatives tingueren un gran cost polític, ja que, una de les més importants actuacions aportades pel nou govern sorgit del pronunciament d'O'Donell (1854) fou la llei General del Ferrocarril. Tanmateix, durant gairebé una dècada, despropòsits com els de la doble línia de Tarragona a Barcelona es perpetuaren al llarg i ample de la geografia espanyola encara que molt pocs s'arribaren a executar pels problemes legals generats. TUÑÓN DE LARA, Manuel (dir.): *Historia de España. Vol VIII. Revolución burguesa oligarquía y constitucionalismo (1834-1923)* (1986). Madrid. Labor. P. 108-109.

²¹ Respecte el Crèdit mobiliari barcelonès, aquesta fou una entitat financera que, en els moments que s'estan tractant, encara tenia una curta via funcional. Segons Tortella, l'objectiu d'aquesta entitat fundada al 1856 era el crèdit comercial i malgrat que tenia un capital autoritzat de 15 milions de pessetes, els primers anys no va poder desemborsar més que 4,5 milions. TORTELLA, Gabriel: *Los orígenes...* p. 86. Aquest baix poder adquisitiu explica l'interès merament especulatiu que mostrà aquesta entitat financera respecte els seu compromís amb la ferroviària de Grau, ja que, Pascual emfatitza la intencionalitat d'adquirir i revendre les concessions ferroviàries a canvi de primes escandaloses assolint volums de més de 4 milions de pessetes pels drets d'una línia de 90 km.. PASCUAL, Pere: *Los caminos...* p. 141-142.

desembre de 1860 el govern aprovà el traspàs de la concessió a la *Companya de Caminos de Hierro del Centro*, i amb la Reial Ordre del 22 de maig de 1861, l'executiu ordenà que la línia de Barcelona a Tarragona es construís a partir de la línia de Martorell.

9.3.2.2. La línia de València a Tarragona. Una empresa únicament valenciana.

Havent-se produït la coordinació d'interessos entre la societat financera valenciana i la societat ferroviària del Grau de València a Almansa, i amb la retracció de la Societat General Catalana de Crèdit referent als acords subscrits amb el Marquès de Campo, a finals del 1860 el govern autoritzà novament la subhasta de les obres en base a la llei de concessió provisional, que preveia la subvenció de 240.000 reals per quilòmetre.²² Passats tres mesos, i a falta d'algun altre licitant, les obres s'adjudicaren a la *Sociedad Valenciana de Crédito y Fomento* (aleshores ja havia estat autoritzada la conversió de la societat en una entitat de crèdit) i a José de Campo per un total de 217,2 milions de reals, esdevenint així Campo i la Societat Valenciana de Crédito y Fomento els únics concessionaris de la futura línia, repartint-se els drets a parts iguals.²³

Aquesta fou la resposta de Campo a la crisi comercial que afectava a la línia de València a Almansa. Per evitar el col·lapse del ferrocarril d'Almansa, ja en explotació, degut a la forta càrrega d'obligacions contretes²⁴, Campo presentà com a resposta una fugida cap endavant oferint als inversors nous incentius per tal de salvaguardar la fràgil línia de València a Almansa.

Aquesta actitud, segons Hernández, va anar acompanyada per una campanya mediàtica des de *La Opinión*, capçalera que Campo adquirí per a tal fi, i a la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, des d'on venia la futura línia de València a Tarragona com un gran negoci i una gran oportunitat per incrementar les capacitats d'exportació de l'agricultura valenciana. Aquesta era, en essència, l'element discursiu contret, dirigit a atreure

²² *Colección Legislativa de España. Segundo semestre de 1860. TOMO LXXXIV*. Madrid. Imprenta Nacional. p. 483.

²³ *Colección Legislativa de España. Primer semestre de 1861. TOMO LXXXV*. Madrid. Imprenta Nacional. p. 283.

²⁴ Cal recordar que amb la liquidació dels acords amb la Societat Catalana General de Crèdit, l'entitat financera catalana va retirar els diners que posseïa amb títols de deute de la línia del Grao de València a Almansa.

inversors interessats, de la mateixa manera que havia reunit als seu voltant els propietaris de l'horta valenciana que veien en el ferrocarril de Xàtiva una millora important per l'exportació dels productes de les seves explotacions agrícoles.

Per altra banda, cal remarcar que Campo i la Societat Valenciana de Crèdit i Foment es feren amb la totalitat dels drets de la concessió de la línia de València a Tarragona, i que aquestes dues parts tenien el 50% dels drets respectivament. A partir de l'abril del 1861, just un any després de la liquidació dels acords amb la Societat Catalana General de Crèdit, Campo inicià una nova maniobra per tal de fer-se amb el control total de la concessió de la futura línia. La transacció fou autoritzada pel Govern al juny del 1861.²⁵

Havent-se fet amb el control total de la línia, de nou Campo va traspasar la concessió a la societat del Ferrocarril del Grau de València a Almansa a canvi de que se li adjudiquessin les obres per 432.000 reals/km, preu molt baix, però que anava acompanyat per la facultat per cobrar al seu nom el subsidi quilomètric de l'Estat. La venda de la línia a la societat ferroviària, segons Tortella va tenir un cost de 167.500 pts/Km, de les quals 107.500 les pagà l'empresa ferroviària compradora, i els 60.000 restants, anaren a càrrec de les subvencions estatals.²⁶

Aquesta maniobra, lògicament, no va estar exempta de polèmica, però fou degudament controlada i combatuda mitjançant el periòdic que Campo havia adquirit per tal de crear un estat d'opinió favorable a totes les seves maniobres que ultrapassaven les seves facultats com a individu, accionista i director de les societats sobre les que tenia part de les accions o influència en els àmbits de decisió.

Finalment, al setembre de 1861, a la Junta d'accionistes de la societat del Ferrocarril del Grau de València a Almansa va elevar una petició al govern per canviar la seva raó social. A partir d'aleshores passaria a denominar-se *Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa, Valencia a Tarragona* (AVT), canvi que fou acompanyat per una ampliació de capital que assolí els 95 milions de reals, dels quals, la *Societat Valenciana de*

²⁵ *Colección Legislativa de España. Primer semestre de 1861. TOMO LXXXV.* Madrid. Imprenta Nacional. p. 538

²⁶ TORTELLA CASARES, Gabriel: *Los orígenes del capitalismo en España.* (1995). Madrid. Tecnos. p. 150. El traspàs fou autoritzat pel Govern el 28 de febrer de 1862. *Colección Legislativa de España. Primer semestre de 1862. TOMO LXXXVII.* Madrid. Imprenta Nacional. p. 202.

Crédito y Fomento i el propi Campo en tenien 2/3 parts, i, a més, Campo, retenia el contracte de les obres adjudicat i el dret a percebre les subvencions estatals.²⁷

9.4. El traçat del tram de l'Ebre de la línia de València a Tarragona.

Sota aquest epígraf es desenvoluparà el cos central del treball. Es presentarà de manera seqüencial el procediment legal que s'havia de seguir per portar a terme la construcció d'una línia ferroviària, es definiran els passos i organismes competents en les diferents fases decisòries, i finalment es contrastarà amb el que succeï a nivell pràctic. S'analitzaran les gestions realitzades sota la direcció de Reus, primer, i sota direcció de Tortosa, després, per acabar concloent la lluita pel traçat entre els interessos de l'empresa concessionària i els de la ciutat de Tortosa a instàncies de la Junta Consultiva i la Resolució del Ministerio de Fomento.

9.4.1. Aproximació a l'entramat burocràtic relacionat en la construcció del ferrocarril.

Abans d'entrar a concretar les mesures que va prendre Tortosa per aconseguir el seu objectiu, cal fer un petit repàs als condicionants legislatius que determinaven els passos a seguir des de la projecció d'una determinada línia fins que aquesta es construïa i estava en plena operativitat.

Cal recordar que, des dels primers intents de crear un marc legislatiu per als ferrocarrils, l'estat espanyol es debatia entre dues realitats contraposades. La primera era la voluntat política de controlar quina havia de ser la xarxa ferroviària nacional, fet que els empenyia ideològicament a agafar el model belga de ferrocarrils, és a dir, el de la promoció pública. Però per altra banda, el govern espanyol topava amb la pobra realitat del seu erari, la qual cosa els obligava a acceptar la intervenció de la iniciativa privada. Aquest handicap els conduí cap a un model mixt, com el francès, on les línies ferroviàries generals les projectava l'estat a través d'una llei marc, però la construcció i l'explotació de les mateixes, foren cedides a la iniciativa privada mitjançant un règim de

²⁷ Seria erroni, tanmateix, considerar que Campo apartà a la Societat Valenciana de Crédito i Fomento del negoci ferroviari. Segons Tortella, la Societat Valenciana de Crédito y Fomento a l'abril del 1866 tenia en accions i obligacions de la AVT un 70% dels seus actius. A això calia afegir-li que un 25% més corresponia a crèdits concedits a Campo, el concessionari de les obres de la línia. Aquestes dades són força exemplificadores de l'especialització ferroviària que va assolir la principat entitat de crèdit valenciana en aquella època. TORTELLA CASARES, Gabriel: *Los orígenes...*p. 154-155.

concessió de 99 anys, acompanyat per una subvenció pública que garantís la viabilitat d'aquelles empreses. La màxima expressió d'aquesta idea era el Pla General de Ferrocarrils de 1864, que fou la successora de la llei general del 1855 i la que mostrà una orientació determinista on el que importava era el futur del mapa de ferrocarrils, fent-hi confluïr la xarxa de comunicacions i l'entramat burocràtic i ministerial, tenint com a objectiu últim la unió de totes les capitals de província de l'estat.²⁸

Tanmateix, l'estat es reservà àmplies competències que el feia partícip en tot moment en la presa de decisions, mantenint-se així en una òrbita intervencionista que possibilità maniobres polítiques com les que més endavant descriurem.

Prenent com a referència la *Ley general de caminos de hierro* del 3 de juny de 1855, hom pot discernir, segons l'ordre en el que s'efectuaven a efectes pràctics, quatre grans passos per a l'execució d'una línia de ferrocarril.²⁹ A això hi afegirem idees recollides per Cordero aportades per la experiència pràctica de l'estudi de diverses línies i *La Instruccion* del 15/2/1856, que nosaltres no hem pogut localitzar.³⁰

- El primer són els estudis previs (art. 43 i 45 de la *Ley*). En primer lloc el govern disposava que es realitzessin els estudis previs de les línies de primer ordre per part dels enginyers espanyols o estrangers amb els que es procediria, a priori, a la construcció dels diferents trajectes. En el cas de que aquella línia fos bàsicament una iniciativa particular, els estudis tècnics de la via podien realitzar-se des de les pròpies empreses interessades en la realització d'aquell traçat. Independentment de si aquell traçat era iniciativa del govern o d'uns particulars, s'havia de presentar una memòria, un plànol, uns pressupostos de construcció, explotació i conservació i un pla de tarifes al govern (art. 45). Aquests estudis topaven normalment amb les dificultats de la recollida d'informació. El sistema públic encara no havia homologat un sistema de recollida de dades comercials ni fiscals el suficientment fiables com per fer estimacions dels beneficis que aportarien aquells nous traçats ferroviaris; ni tan sols existien

²⁸ Op. Cit. SÁEZ RIDRUEJO, Fernando: "Las obras publicas en el siglo XIX" a *Cuatro conferencias...* p. 107-109.

²⁹ *Gaceta de Madrid*, 6/6/1855, num. 886.

³⁰ CORDERO, Ramon: "El sistema ferroviario español" a ARTOLA, Miguel (dir.): *Los ferrocarriles en España 1844-1943*, vol I (1978). Madrid. Servicio de estudios del Banco de España. p. 198-210.

cartes geodèsiques ni cartografia el suficientment detallada com per presentar informes tècnics en condicions. Tanmateix, aquesta era una realitat de la que el govern era conscient, i era tolerant amb la mediocritat o la falta de rigor de les dades que els informes presentaven.

- El segon pas era l'autorització del projecte. La documentació abans indicada havia de tenir l'autorització de l'executiu, concretament del *Ministerio de Fomento*, el qual es recolzava en l'avaluació de *La Junta consultiva de Caminos de Hierro*, (més endavant anomenada *Dirección General de obras públicas*) per elaborar un dictamen favorable o contrari. Aquesta corporació no efectuava l'avaluació si no es dipositava l'1% del pressupostat al Banc de San Fernando.
- Un cop passava l'autorització de la Junta Consultiva, Foment tramitava el projecte als governadors civils de les províncies afectades per la línia en qüestió. Aquest projecte sortia publicat al Butlletí Oficial i s'obria un període de dos mesos per tal de que particulars, empreses o corporacions municipals estessin al corrent de l'obra pública que estava en procés de ser aprovada i, expressar greuges o desacords, en cas d'haver-ne. Finalment, el governador civil emetia un dictamen que es tramitava novament cap a la Junta Consultiva, i, si estaven d'acord, passava a les Corts.
- L'últim pas per a la concessió era quan l'executiu convertia el projecte de línia ferroviària en una iniciativa legislativa que havia de ser aprovada pel Congrés de Diputats, i en cas de ser aprovat, passava a ser una llei de concessió (art. 6 i 7) per a un termini de 99 anys (art. 14). Aquesta llei es publicava juntament amb el règim de subvenció aprovat per les corts i un pleg de condicions d'explotació, especialment les de tipus tarifari que havien de regir el futur funcionament de la línia (art. 10 i 33).
- Finalment, un cop es publicava la llei, la línia aprovada sortia a subhasta pública durant un termini de 3 mesos, d'on s'escollia el concessionari entre els millors postors. Els licitants, per optar a la concessió, havien d'ingressar al banc de San Fernando l'1% (en cas de ser un licitant diferent al particular que havia entregat el projecte) del total pressupostat al projecte aprovat de la futura línia, i en cas de ser el millor postor de la subhasta, no se li faria entrega dels títols de la concessió fins que aquest no acredités com a garantia un 5% del valor de les obres mitjançant les obligacions de l'empresa ferroviària, l'estructura formal i

capitalista de la qual també estava regulada per la *Ley*. Amb això es finalitzava el tràmit de concessió, però no pas el control per part de l'estat a l'empresa concessionària.

- El dipòsit del 5%, així com la subvenció adjudicada s'aniria ingressant al concessionari a mesura que aquest complia estrictament les indicacions del projecte al llarg del procés de construcció i el període d'explotació. Al moment de finalitzar les obres, s'efectuava un examen de les obres per part de la diputació provincial que donava, o no, l'autorització per passar a la fase d'explotació de les obres.

Un cop perfilat aquest procediment estàndard, cal advertir que cada línia ferroviària responia a la seva pròpia casuística i que, tot i tractar-se, a la pràctica, iniciatives legislatives del govern, al darrere sempre hi havia l'interès d'algun grup empresarial, especialment, del sector bancari que empenyia tot el procés des del principi. Igualment, hi havia iniciatives d'especulació amb projectes, on un particular presentava un projecte i quan aquest estava adjudicat, el venia a un grup financer per a que en gestionés l'explotació o bé tornés a especular amb l'adjudicació del contracte de les obres, en unes condicions econòmicament inferiors a les adjudicades pel pla econòmic previst al projecte aprovat.

També cal tenir en consideració que, el que aquí s'ha identificat com el segon pas, es podia repetir tants cops com modificacions es plantejessin sobre la línia, encara que la concessió d'aquesta ja hagués estat adjudicada o fins i tot les obres ja estessin iniciades.

Alguns projectes no s'aproven sense que el promotor acceptés que una línia passés per un o varis punts determinats, encara que s'apartessin del traçat rectilini o bé el traçat no fos el més adequat per construir. Aquests eren els *puntos de sujeción determinados por ley*. Això era una mostra més del pes de l'administració en el tram d'execució de l'obra. Aquest era el forat per on es podien canalitzar totes les reivindicacions o canvis que el concessionari o els particulars proposessin, i per on s'exercia la influència política al llarg de tot el procés.

Cal tenir en compte, a més, que, segons l'article addicional de la *Ley*, els pobles i les províncies per on passés la línia hauria de contribuir en 1/3 de la subvenció que la llei

de concessió reconegué a l'empresa concessionària, fet que dotava als diferents pobles d'una certa legitimitat per exercir del seves demandes i queixes davant d'una iniciativa, sobre el paper, de caràcter privat.

D'aquí es conclou que assegurar la consecució de la variació d'una línia passava per pressionar a tots els municipis del territori, al govern civil i diputació provincial, als enginyers del districte i als personatges influents al ministeri de Foment i al Congrés dels Diputats. Que passessin tots els trams burocràtics era una obre d'enginyeria política de gran complexitat.

Pel que fa al paper dels enginyers, aquests tindran un protagonisme destacat en la presa de decisions. Cal indicar, primerament que hi ha dos rols diferenciats: el rol de l'enginyer privat de l'empresa ferroviària, i el rol del cos d'enginyers de camins, canals i ports de l'estat.

Quant als primers enginyers, aquests estaven a sou de l'empresa concessionària de la línia. En el cas de la línia de València a Tarragona, donat que aquesta era la mateixa empresa que construï, en anterioritat, la línia del Grao a Xàtiva i Almansa, foren els propis enginyers de la companyia els qui projectaren la línia en base als criteris convenients per l'empresa i foren els seus projectes, els que es presentaren a foment per a que fossin avaluats i sotmesos al dictamen de la cambra de representants.

I en un segon terme, hi havia el cas d'enginyers de l'estat. Aquests projectaven un rol dual entre tecnòlegs i homes de política, tots ells fortament influenciats pels corrents liberals dels que van ser protagonistes i des d'on assoliren cotes de poder considerable a les cotes més elevades del poder executiu.³¹

³¹ Bona prova d'aquest raonament d'homes de ciència i homes de política la podem trobar en la excel·lent síntesi que sota l'epígraf de *El ingeniero romántico*, descriu els avatars ideològics i professionals d'aquesta casta funcional específica que recollia la ambivalència entre la racionalitat tècnica i les fidelitats polítiques. SÁEZ RIDRUEJO, Fernando: "Las obras publicas en el siglo XIX" a *Cuatro conferencias sobre historia de la ingenieria de obras públicas en España* (1987). Madrid. Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas. p. 111-118.

Manllevem les seves facultats i funcions en base a la legislació vigent en el període de gestació de la línia de l'AVT per intentar determinar quin podia ser, a dreta llei, el seu paper en la presa de decisions i en la modificació dels trams del ferrocarril.³²

El paper dels enginyers en l'entramat burocràtic dels ferrocarrils rau de la seva presència a la Junta Consultiva, doncs aquesta autoritzava o no a l'executiu a presentar un determinat projecte a l'arbitri de les Corts. Així, el propi Juan de Subercase, abans esmentat, fou alumne d'Agustí de Betancourt, fundador i director de l'escola d'Enginyers de camins i canals l'any 1799, càrrec al que Subercase accedí substituïnt al seu mestre a partir del 1834. Després d'elaborar la primera proposta legislativa per als ferrocarrils al 1845, ocupà de manera interina diversos cops el càrrec de Director General d'Obres Públiques, fins que n'assumí el rol de manera definitiva a partir del 1851.³³

Les funcions de la Junta Consultiva i el cos d'enginyers funcionaris en nòmina de què disposava era el control i l'arbitri de totes aquelles obres públiques o d'iniciativa privada amb una envergadura suficient com per ser considerades susceptibles de la intromissió estatal.³⁴ Segons el *Reglamento Orgánico* d'aquest cos de professionals, la Junta Consultiva i els Inspectors Generals de primera i segona classe només eren la punta de l'iceberg d'un entramat d'enginyers funcionaris de diferents categories o classes que, ja fos residint a la capital de l'estat o efectuant el seu servei per províncies, realitzaven la important missió de ser de corretja de transmissió entre la racionalitat tècnica pròpia de la seva institució, i els imperatius civils que emanaven de les autoritats municipals dels governadors civils de cada província.³⁵

Sense entrar en excessius detalls sobre la seva composició interna, cada província disposava d'un enginyer en cap i un enginyer de primera o segona categoria que

³² L'organigrama està extret del *Boletín del Ministerio de Fomento* num 347 del 19/8/1858 compilat al tom XXVII de l'any 1858, p. 364-367 i les funcions i cadena de comandament està extret del *Reglamento orgánico del cuerpo de Ingenieros de caminos, canales y puertos*, la mateixa publicació, però al número 72 del 12/11/1863 compilat al tom IV de l'any 1863, p. 131-143.

³³ YEPES, Víctor: "El origen del ingeniero de caminos en España" a *El blog de Víctor Yepes*. PoliBLOGS. Universitat Politècnica de València. Publicat el 3/9/2012 i consultat el 7/9/2013: <http://victoryepes.blogs.upv.es/2012/09/03/origen-ingeniero-caminos-espana/>

³⁴ Una interessant visió endoscòpica de la *Junta Consultiva* la podem trobar a SÁENZ RIDRUEJO, Fernando: *Los ingenieros de caminos* (1993). Madrid. Colegio de ingenieros de caminos, canales y puertos. p. 82-88

³⁵ El *Reglamento Orgánico del cuerpo e Ingenieros de caminos, canales y puertos* del 1864 es publicà amb el títol homònim a la *Revista de Obras Públicas*, num 1. 1864. p. 2-12.

responia davant la Direcció General d'Obres Públiques i front el Governador Civil, i els seus dictàmens eren tramitats com a informes a tenir en compte per part de la Junta Consultiva. A més, en allò referent al traçat i les obres del ferrocarril, existia el Cap de la Divisió de Ferrocarrils, qui realitzava el seguiment específic d'aquestes infraestructures.

En el cas que aquí s'estudia, serà destacat el paper que tindrà Antonio Revenga, com a Enginyer en Cap de la Divisió de Ferrocarrils de València i com aquest s'enfrontarà obertament als interessos del constructor, el Marquès de Campo i els seus enginyers particulars de l'empresa en el marc de la decisió del traçat del tercer tram (Ebre-Tarragona) i el final del segon (riu Sènia-Tortosa).

9.4.2. Els esforços de Reus per convertir-se en un node de línies ferroviàries (1856-1861).

Quan els socis capitalistes catalans i valencians van presentar a les Corts, al juny del 1856, la *Proposición para la construcción de la línea general del ferro carril á Francia por las provincias de Valencia, Castellón, Tarragona, Barcelona y Gerona*, la plantejaren com la culminació de la connexió internacional que faltava a Espanya. La presentaven com la línia de les corts europees amb Àfrica, i, a més, com el mitjà de prosperitat i riquesa amb el país veí. A més, la línia del mediterrani era proposada com la capacitada per recollir els fruit d'Aragó gràcies a l'enllaç amb el transport fluvial de la Companyia de canalització de l'Ebre, i la culminació de la connexió de Madrid amb la frontera francesa, amb un intent de remarcar el valor que tenia la projecció meridional que s'estava construint per interconnectar la línia del Grau de València amb la línia de Madrid a Alacant. En quant als trams que havien d'unir València amb França, el pla proposava els següents troços: el tram entre València i Castelló i de Reus a Martorell, trams per als que ja s'havien alçat plànols, i estaven en estudi els trams de Granollers a Girona i de Reus a Castelló.³⁶

En aquest context, quan just s'estava posant en negre sobre blanc els acords entre la Societat Catalana General de Crèdit i la Societat Valenciana de Fomento, no hi havia, a priori, cap dubte que la primera entitat de crèdit impulsaria la connexió amb França

³⁶ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 29/6/1856, num. 10, any 1r. p. 149-150.

posant en valor la projecció vers el sud de la línia de Martorell a Barcelona, ni més ni menys com el que volia Campo amb la línia del Grao de València amb l'enllaçar de la línia de Madrid a Alacant.

En aquell moment, res faria pensar que aquell plantejament canviaria, i la ciutat de Reus, de la mateixa manera que Tortosa ja es fregava les mans amb les oportunitats de negoci dels transbords entre vaixells i vagons, somiava amb la possibilitat de convertir-se amb un autèntic node de línies ferroviàries.

La primera meitat de la dècada dels anys 50 del s. XIX foren anys d'autèntica explosió ferroviària al Camp de Tarragona, amb la ciutat de Reus al capdavant. Des de la capital del Baix Camp, hi conflueixen interessos a escala estatal, a escala regional i a escala local com en pocs moments s'havia apreciat amb tanta claretat. Aquesta situació irromp de la capacitat d'aquesta ciutat de fer confluïr els seus interessos o necessitats logístiques amb les grans xarxes per les quals el gran capital es podia sentir atret donades les garanties de subvenció de l'estat, i per l'acreditat dinamisme mercantil i industrial que irradiava aquella ciutat.

Així, aprofitant les síntesis que feu Anguera per realitzar una petita aproximació al context ferroviari reusenc en el moment en que es projectava la línia litoral del mediterrani.

En primer lloc, es trobava la línia entre Reus i Tarragona. Malgrat que la primera petició de interconnexió entre les dues capitals del Camp es remuntava al 1833, de la mà del genovès F. Fassio, els efectes de la primera carlinada endarreriren l'impuls ferroviari fins a inicis de la dècada dels anys 50. Concretament, fou l'any 1852 quan el barceloní Josep Perellada va obtenir la concessió provisional (R.O 17 de juliol de 1852), que vengué a inversors de París. La concessió passà per mans d'Hipólito Destren i Gabriel Ragel³⁷, per acabar en mans de la Companyia General de Crédito de España a partir del 1858, traspàs que no fou ratificat pel govern fins al 1862, encara que era un fet reconegut pel govern a través d'autoritzacions ferroviàries d'altres línies. Les obres del traçat que arquejava el Baix Camp per Vilaseca per trobar el port de Tarragona en 30

³⁷ CAMERON, Rondo. E: *Francia y el desarrollo económico de Europa 1800-1914* (1971). Madrid. Tecnos. p. 235.

minuts de recorregut, es varen començar al 1853 i es beneí la línia el 8 de setembre de 1856.³⁸

Val a dir, però, que havia hagut una iniciativa anterior a la realització pràctica del ferrocarril de Reus a Tarragona, la Sociedad del Ferrocarril de Zaragoza a Reus, iniciativa de capital mixt de capitalistes madrilenys i barcelonins i que no anà més enllà de la simple escripturació de l'acord, doncs al 1846 els socis catalans s'hi van desvincular. Tanmateix, l'eix ferroviari que buscava la part septentrional de les terres de l'Ebre i amb l'objectiu d'arribar a la capital d'Aragó, estava ja traçat.³⁹

El mateix any que culminà la construcció la primera línia, ja s'estava plantejant la següent. L'experiència com a promotor de Perellada, fou l'exemple a seguir per un grup d'inversors reusencs amb voluntat d'especular amb l'altra de les línies estratègiques per a l'economia del territori, la de Montblanc. Frederic Gomis, Pau Canals i Joaquim Borràs, sota la societat Borràs, Canals i Cia. foren autoritzats per realitzar els estudis del ferrocarril fins a Montblanc i aprofitaren la petició de la Diputació de Lleida per connectar la capital del Segrià amb un port de Mar, per reclamar-ne l'extensió des de Montblanc fins allí. Al 1857 el govern concedí la concessió a Borràs Canals i Cia (R.O. 23/12/1857). Això marcava la fi de l'objectiu d'aquella companyia, doncs no tardaren ni tres mesos en vendre-la a la mateixa entitat financera de la línia de Reus a Tarragona, la Sociedad General de Crédito de España, encara que tant en un cas com en l'altre, la burgesia regional hi participà com a accionariat i obligacionistes. La financera, de manera similar al que ja havia fet la Sociedad Valenciana de Fomento, creà l'empresa ferroviària filial, *La compañía del Ferrocarril de Montblanc a Reus*, a la qual vengueren Borràs, Canals i Cia l'any 1862 l'altra concessió, obtinguda el 19 de juliol de 1859, del trajecte entre Montblanc i Lleida. Així, les tres línies: Reus-Tarragona, Reus-Montblanc i Montblanc-Lleida quedaren unificades com una sola línia, en mans de la mateixa empresa concessionària, que amb autorització del govern, passà a denominar-se *Compañía de los ferrocarriles de Lérida, Reus y Tarragona* (12/11/1862).⁴⁰

³⁸ ANGUERA, Pere: *Economia i societat al Baix Camp a mitjan del s. XIX* (1982). Tarragona. Col·legi oficial d'aparelladors i arquitectes tècnics de Tarragona. p. 79-86.

³⁹ PASCUAL, Pere: *Los caminos de...* p. 117. nota de peu num. 232.

⁴⁰ Op. Cit. ANGUERA, Pere: *Economia i societat...* p. 88-92.

Existí, com era habitual, polèmica per la definició del traçat, sent aquest cop l'element de la discòrdia la ciutat de Valls, la qual preferia que la línia de Lleida no passés pas per Reus, sinó que ho fes entre Valls i Tarragona directament. El fet que el tram, finalment, passés per Reus i no pas per Valls (de fet van idear que el projecte inclogués un ramal des d'Alcover a Valls), va fer que, més tard, Valls fes front conjuntament amb Tarragona pel futur traçat de la línia litoral de València. La línia s'inaugurà el 13 de maig del 1863.⁴¹

Tot i que Anguera remarcava la participació del capital comarcal en l'accionariat de l'empresa ferroviària, Pascual repassa que malgrat ser conscients de la necessitat que el comerç i la indústria de Reus tenia de la modernització dels transports, Perellada va haver de recórrer a capitalistes francesos per arrencar el negoci, ja que no en va trobar ni a Barcelona ni a Reus i un cop la línia entrà en funcionament, les accions mai cotitzaren ni en la borsa de Barcelona ni en la de Madrid, on hi havia la seu social, sinó a la capital francesa, des d'on es gestionaven les inversions gales distribuïdes per Europa.⁴² Tanmateix, degut als desequilibris pressupostaris derivats de la distorsió entre cost pressupostat i cost real de l'execució de l'obra, l'empresa es va veure obligada a emetre les successives emissions d'obligacions, que, en aquest cas, sí que es col·locaren als mercats locals.⁴³

Tot aquest entramat ferroviari, tenia en comú el fet de ser línies, l'objectiu de les quals era atreure la producció agrària de l'interior al seu mercat, Reus, i des d'aquesta ciutat, exportar l'excedent o el producte manufacturat a través del port de Tarragona. Faltava però un accés transversal que posicionés la capital del Baix Camp en la principal línia d'interconnexió del litoral mediterrani, i això no podia realitzar-se des d'iniciatives de petita escala com les realitzades fins llavors. Aquesta oportunitat arribà amb la línia de València a Barcelona que en aquell moment, l'any 1856, la Societat Catalana General de Crèdit i la Societat Valenciana de Foment havien acordat construir conjuntament. Entretant, la capital del Baix Camp estava immersa amb la construcció de la línia de Montblanc i patint per veure els resultats de l'explotació de la línia de Tarragona.

⁴¹ Ibid.. ANGUERA, Pere: Economia i societat... p. 97.

⁴² Per apreciar des de la perspectiva internacional la pugna pel control de les concessions de les grans línies (i no tant grans) de la Península Ibèrica entre el Crèdit Mobiliari Francès i la Banca Rothschild, veure Op. Cit. CAMERON, Rondo E: Francia y el desarrollo... p. 234-253.

⁴³ Op. Cit. PASCUAL, Pere: Los caminos... p. 121-122

Tanmateix, des de València, s'estava gestant un debat important que repercutiria de manera determinant amb el futur de la línia de Reus i Tarragona, és a dir, el traçat del tercer tram de la línia de València a Tarragona, entre l'Ebre i la capital de la província. Molt havien canviat les coses a alçades del 1859. La inversió catalana en la línia litoral ja s'havia retirat, passant a ser un afer únicament valencià, i a sobre, l'enquistament del contenciós de les línies entre Tarragona i Barcelona, al qual ja s'ha fet referència en anterioritat, deixava profunds dubtes sobre com quedaria resolta la qüestió.

A alçades al 1859, l'empresa del ferrocarril de València a Tarragona estimava un traçat litoral per al tercer tram que discorria entre l'Ebre i Tarragona, passant únicament per l'Aldea, l'Ampolla, l'Ametlla (nuclis que aleshores encara estaven en fase de consolidació) i l'Hospitalet de l'Infant, Cambrils, sent aquest últim l'únic nucli de població amb una població considerable, abans d'arribar a Tarragona. La segona secció del traçat (entre Castelló de la Plana fins a l'Ebre) s'havia aprovat per Reial Ordre el 21 de juny del 1859 i tot apuntava que entraria a tramitació parlamentària la tercera secció. Amb aquestes indicacions, el projecte, memòria, plànols i pressupost arribà a la secretaria del governador civil de Tarragona

L'ajuntament reclamava que, el tercer tram de Tortosa (*partiendo este, como debería partir, de la ciudad de Tortosa*), recorreria cap als camps de Montroig, Montbrió, Viñols, Riudoms, Reus i Vilaseca, que compten entre tots en 64.291 habitants i representen una riquesa de 11. 705. 371 rv.

Admetent el decalatge de temps habitual entre l'acceptació parlamentària i la publicació oficial de la Reial Ordre, sembla lògic que el diputat provincial de Reus a les Corts, Bernat Torroja, donés l'alarma a l'abril del 1859, quan informava de la necessitat urgent de convèncer al govern civil de Tarragona i a l'enginyer de ferrocarrils del districte, Antonio Revenga, per a que reclamessin de que la tercera secció anés a parar a Reus, i des d'allí, emprés la línia ja construïda per arribar a Tarragona. Des de Reus confiaven en que aquest fet que resultaria el revulsiu que la línia de Reus a Tarragona necessitava, doncs el número de passatgers i mercaderies que recorrerien la curta distància entre les

dues ciutats es multiplicaria fins al punt de que les dificultats financeres de la companyia desapareixerien definitivament.⁴⁴

Escoltant l'avís del seu diputat a corts, l'ajuntament de Reus activà una maniobra de pressió a la que arrossegà als petits municipis de la comarca i crear una comissió especial formada per cadascun dels partits judicials de la província de Tarragona d'es d'on s'elaboraria un informe per enviar al govern de Sa Magestat.

Tortosa, de la mà de Manuel Estrany, el diputat per Tortosa a la Diputació i Simó i Gomis, com a delegat de l'Ajuntament, va accedir sense reserves a la comissió, però la batuta de la gestió política la portaria Reus.⁴⁵ El mateix mes d'abril, l'enginyer en cap de la zona, Antonio Revenga, ja va escriure al governador civil i al col·legi de camins, canals i ports per a que es recomanés el traçat interior, emfatitzant els beneficis que resultarien a la línia ja construïda.⁴⁶

Les gestions tingueren el seu efecte. El 4 d'abril de 1859, el ministeri de Foment va emetre una reial ordre segons la qual es demanava una informació sobre el traçat que havia de tenir aquell tercer tram, i demanaren l'opinió a la Diputació Provincial, els

⁴⁴ Carta de Bernardo Torroja dirigida a l'ajuntament de Reus (6/4/1859) i carta de l'ajuntament de Reus dirigida al governador de la Província (27/6/1859). AHCBC, fons municipal, obres i infraestructura, top. 213.

Igualment, cal esmentar que, segons una retrospectiva localitzada a l'arxiu de Tortosa, l'alarma de Torroja bé que podria estar situada al voltant del debat que es suscità a la Diputació provincial de Tarragona arran de la R.O del 4 d'abril del 1859 en la que el govern va demanar a la diputació que elaborés un informe en base a les opinions dels seus diputats, els Ajuntaments de Reus i Tarragona (no diu res del de Tortosa), l'Empresa concessionària i els enginyers de la Divisió del Ferrocarril de València i la Província de Tarragona. Segons aquest informe, presentat el 26/5/1859, mentre la unanimitat dels Diputats varen reclamar que el ferrocarril havia de creuar l'Ebre per Tortosa, i no per Vinallop, el que més polèmica va aixecar va ser la discordança de tres diputats sobre el trajecte que havia de seguir passat el Coll de Balaguer. AHCTE, fons municipal, papers. Top 5660. *Acuerdo de la Diputación Provincial de 26 de mayo de 1859.*

⁴⁵ Resposta de l'alcalde corregidor de Tortosa Rafael de Montagut a la crida de l'alcalde de Reus per unificar els esforços i realitzar una reunió per armonitzar les accions de les comissions respectives per assolir la variació del traçat del tercer tram de la via de València a Tarragona. AHCBC, fons municipal, obres i infraestructura, top. 213. carta de 17/5/1859.

⁴⁶ L'obra de Sáenz ens serveix per analitzar l'estreta vinculació entre l'escola d'enginyers de camins canals i ports, i el que era la Direcció General d'Obres públiques. Ambdós institucions estaven vinculades entre sí, manifestant la dualitat de funcions del cos d'enginyers de l'estat: Encarregar-se de la formació dels futurs enginyers, i a la vegada, aplicar i garantir la racionalitat tècnica a les obres públiques i privades que es duïen a terme. Així, no es estrany que, a ulls de Revenga, enviar una Carta a la Direcció General d'Obres públiques, o enviar-la a l'escola fos pràcticament el mateix; a més, la seva vinculació personal creiem que encara devia estar ben present en l'escola, doncs segons la relació d'enginyers llicenciats que feu el mateix autor a una altra obra, Revenga era de la promoció del 1846. Sobre la vinculació entre l'escola i la Direcció General d'Obres públiques: SÁENZ RIDRUEJO, Fernando: *Los ingenieros de caminos* (1993). Madrid. Colegio de ingenieros de caminos, canales y puertos. p. 69-79I sobre la promoció de Revenga, SÁENZ RIDRUEJO, Fernando: *Ingenieros de caminos del siglo XIX* (1990). Madrid. Colegio de ingenieros de caminos, canales y puertos. p. 375.

ajuntaments de Tarragona i Barcelona, a l'empresa concessionària i als enginyers de la divisió de ferrocarrils de Tarragona i València.⁴⁷

Així, mentre Campo, com a constructor, reclamava el tram curt, el litoral, els informes sorgits del territori estaven a favor, en una majoria abrumadora, pel tram interior. Les cartes dels municipis del Camp de Tarragona, i fins i tot el dictamen de l'enginyer en cap de la divisió de ferrocarrils de València estimava els avantatges que tenia en quant a possibilitat d'accedir a més passatgers, a totes les mercaderies del Baix Camp i, a l'hora, estimular l'explotació de la línia de Reus a Tarragona. La diferència de distàncies entre un traçat i altre, afegia, no eren excessives, segons la seva opinió, i la petita diferència de preu que podria comportar l'augment de quilometratge aniria compensat, sens cap mena de dubte, per una rebaixa de les tarifes provocada per una major càrrega per trajecte.

L'única població, a banda de Cambrils, lògicament, que es desmarcà de la proposta de traçat interior va ser Tarragona. La capital de la província es posicionà per aconseguir un traçat litoral apel·lant a que l'objectiu real era la connexió de la Cort amb França, i que, vist això, el més lògic seria el traçat més curt i el que plantegés menys dificultats; de fet, segons els representants de Tarragona, el fet de superar el repte del Call de Balaguer ja era una prova suficient per a l'empresa de Campo, com per a que el tercer tram és complicat més per l'interior. Per al dictamen de Tarragona, que no contenia cap tipus de valoració econòmica, no era just deixar a Cambrils sense connexió ferroviària, mentre que el recorregut exacte pels pobles de l'interior del Camp encara no s'havia definit per als partidaris de l'altre traçat.

Tarragona sí que incidia, en canvi, en una qüestió de fons que creiem que va poder influir en la decisió de la AVT, tant o més que l'increment de costos de construcció del traçat: el fet de que la AVT s'hauria de sotmetre a les condicions que imposés la companyia del ferrocarril de Reus a Tarragona per a l'últim tram del recorregut.⁴⁸

⁴⁷ Informe realitzat per l'enginyer en cap de la divisió de ferrocarril de València Eduardo Mojados dirigit al seu homònim de Tarragona, Antonio Revenga i al Governador Civil de Tarragona. València 22/4/1859. AHCBC, fons municipal, obres i infraestructura, top. 213

⁴⁸ L'Arxiu Històric de la ciutat de Tarragona, a diferència que el de Reus o Tortosa no conserva gaire documentació sobre el seu posicionament en allò referent al traçat de la línia de València –tal i com ells l'anomenaven-. Tarragona, i el volum de documentació conservada en dona fe, estava molt més interessada en l'evolució de les línies que la comunicarien amb Barcelona, Zaragoza i la conca de Tremp que no pas amb la connexió amb València, que, segons la seva visió, era una qüestió assegurada per a aquella capital. Únicament hem pogut localitzar el seu dictamen que oferiren els seus diputats a la

Entre l'abril del 1859 i l'abril del 1861 Reus desplegà tot el seu potencial diplomàtic realitzant treball de passadissos via els diputats provincials per Falset i Reus, així com la inigualable influència del general Prim, o bé creant grups de pressió orquestrats per comissions dels majors contribuents per defensar el pas per l'interior.⁴⁹ Tanmateix, en aquests moments a la diplomàcia de Reus es va haver d'afegir la discussió per a l'últim tram de la línia de Martorell, on es debatia que, des del Vendrell, podia tenir un traçat litoral, per Altafulla i fins Tarragona o bé un traçat interior, per Valls i Reus.⁵⁰

Les gestions tingueren el seu fruit quan el propi Marqués de Campo s'interessà per carta, primer presencialment i després tot oferint la possibilitat de que el convencessin dels beneficis del trajecte interior. Sabent, a primeres, el que va fer Campo després amb Tortosa, no hi ha dubte que les reunions i les peticions d'informes encobrien l'objectiu de buscar una subvenció extra per a la construcció del tercer tram.

La reunió del 1861 va resultar infructuosa, i malgrat fer intents agònics per endarrerir la decisió a principis del 1862, la determinació de Campo ja era emprendre el trajecte litoral, més curt i amb unes dificultats tècniques de construcció inferiors a les proposades per al tram interior.

A partir d'aquet moment, el relleu de la iniciativa per aconseguir una modificació del traçat litoral la prendria Tortosa, però a diferència de Reus, aquesta ja no perseguiria la modificació de tot el traçat, sinó que el front de la guerra passaria a ser el punt de pas de l'Ebre de la línia. En essència, la desunió manifestada pel traçat ulterior al Coll de Balaguer i el fet que no es demanés l'opinió a l'ajuntament (com sí que es va demanar a Reus, per exemple) féu que passés totalment desapercbut l'acord unànim que la Diputació havia manifestat pel pas de l'Ebre i la ubicació del pont i l'estació de Tortosa. Les demandes del territori no havien estat ateses pel procediment administratiu. El traçat projectat per la Companyia havia superat el primer escull intacte.

diputació provincial, un cop el projecte arribà al Governador civil i aquest demanà el dictamen a cadascuna de les capitals de partit judicial. AHCT, registre general, top 4514. *Ferrocarriles, 1844-1859. Num. 8 Varios incidentes sobre el ferrocarril*. Carta del 26/5/1859.

⁴⁹ Op. Cit. ANGUERA, Pere: *Economia i societat...* p. 104-107

⁵⁰ És indicatiu com a l'expedient de les gestions de l'ajuntament de Reus per aconseguir ser estació de la AVT, irromp les cartes enviades pels ajuntaments de Reus i les missives entre aquest ajuntament i el senyor Moragas de Valls per tal de mancomunar esforços per aconseguir el traçat interior de la via que venia des de Martorell. Tot plegat era un esforç enorme que difícilment podia acabar a bon port. AHCBC, fons municipal, obres i infraestructura, top. 213.

9.4.3. Tortosa pren la incitativa en la lluita pel traçat (1861-1868).

Fracassat el projecte de la línia per l'interior entre l'Hospitalet de l'Infant i Reus, l'objectiu del consistori tortosí (i l'oligarquia que hi tenia al darrere) passava per aconseguir, almenys, que la ciutat de Tortosa tingués estació el més prop possible, tant l'estació com el pont del pas de l'Ebre, la qual cosa passava per aconseguir que es variés substancialment el traçat final de la segona secció de la línia (des de Vinaròs fins al Riu Ebre) i el començament de la tercera secció (des del riu Ebre fins a l'Hospitalet de l'Infant). De fet, la lluita de Tortosa seguia sent la mateixa que havia iniciat juntament amb Reus, però aquest cop únicament vetllant per a que la línia fes una aproximació als murs de la ciutat, fet que únicament seria possible si s'aconseguia que el pas del pont es fes per Tortosa i no per Vinallop, com estava previst al projecte.⁵¹ La ubicació del pas de l'Ebre per Vinallop, segons Beatty, havia estat consensuat amb l'enginyer de la Societat Catalana General de Crèdit, un cop revisat tota la ribera de l'Ebre existent entre Tortosa i Amposta, descartant la capital del Baix Ebre pel motiu que no seria possible construir una corba explotable un cop la línia continués per la riba esquerra del riu.

A ulls dels enginyers de l'empresa concessionària de les obres, l'aposta era aconseguir un traçat el més rectilini possible, i qualsevol variació d'aquest principi havia d'estar justificat per un imperatiu físic com seria el fet de trobar el tram de riu més estret possible per creuar-lo i amb un sòl amb la fermesa necessària per suportar una obra d'enginyeria d'aquelles característiques.

Des de l'òptica de l'empresa concessionària, s'havia de convèncer de que tenir una estació als murs de Tortosa seria una garantia per obtenir una bona explotació econòmica un cop la línia ferroviària estès en funcionament. Tanmateix, en una situació tant delicada com la que es trobava l'empresa concessionària de la línia AVT a principis

⁵¹ Segons el projecte de Beatty, la línia de València a Tarragona es dividia en tres grans seccions: València-Castelló de la Plana; Castelló de la Plana-Ebre, i Ebre-Tarragona. Igualment, la segona secció Castelló de la Plana-Ebre, estava dividida en tres trossos: Castelló-Torreblanca, Torreblanca-Vinaròs i Vinaròs-Ebre. Cadascun d'aquests tres fragments, segons el seu autor, corresponien a extrems més o menys equidistants i que cadascun d'ells comprenia algun punt complicat. Així, el primer torç de la segona secció de la línia, havia de superar les costes d'Oropesa de Mar, el segon, la pujada d'Alcalà de Xivert i el tercer, el major obstacle de tota la línia, el pas de l'Ebre. Memòria descriptiva del *Proyecto de ferrocarril de Valencia a Tarragona: Sección de Castellón de la Plana al Ebro*. Archivo Histórico Ferroviario, top. I/9213.

del 1861, el municipi de Tortosa sabia que hauria d'oferir una aportació econòmica per tal d'ajudar a sufragar dels despeses complementàries derivades de la variació del traçat que aquella ciutat demanava.

9.4.3.1. Els primers contactes entre Tortosa i el concessionari de la línia AVT.

Segons apunta una descripció retrospectiva dels esdeveniments posterior, va ser l'any 1861 quan la ciutat de Tortosa va adonar-se que les obres que iniciava l'empresa del tercer tram no es subjectaven al plec de condicions que el propi Campo havia acceptat el 13 de novembre del 1860 i que pretenia ubicar el pont a 4,5 kilòmetres de la ciutat, quan tant l'informe que havia fet l'enginyer en cap de la Província de Tarragona, Angel Camón l'any 1859, com el plec de condicions de la subhasta de la línia imposaven a Tortosa com a punt de subjecció de la línia i com a lloc on calia ubicar una estació de primer ordre.⁵²

Vist això, Tortosa va començar el procés de reclamacions abans que fos massa tard. Amb aquest objectiu entre mans, l'ajuntament de Tortosa organitzà una operació política de gran magnitud, que va incloure organitzar contactes amb l'empresa concessionària i el seu constructor, José de Campo, i amb els òrgans decisoris del Ministeri de Foment i del poder executiu en general. Es tractava de tenir agents controlant tot els tràmits burocràtics que l'aprovació del traçat havia de tenir i establir nexes de suport a la causa de la ciutat. Així mateix, era necessari disposar de persones capaces de negociar amb Campo, aprofitant la fràgil situació de la seva empresa, i fer-lo apostar per la variació del traçat i apartar-lo de la ferma convicció dels seus enginyers pel traçat rectilini.

Igualment, l'ajuntament, internament, tal i com ja havia fet Reus els anys anteriors, s'organitzarà en forma de comissions municipals mixtes, formades per regidors i alguns dels majors contribuents de la ciutat, amb diferents graus d'influència política, per tal de realitzar estades a la Cort i a València, però també mantenir contacte constant amb les autoritats regionals, com ara el governador civil de Tarragona o les autoritats de la

⁵² AHCTE, fons municipal, papers. Top 5660. *Bases para demostrar bajo todos sus aspectos la conveniencia de la aproximación de la línea férrea a Tortosa, con el emplazamiento del puente a sus muros.*

província marítima de Tortosa, tot ells, personalitats amb un paper important en la presa de decisions en el procés d'aprovació de la línia.

D'aquesta manera, el 8 de febrer es va crear la comissió municipal mixta amb l'objectiu clar: aconseguir la variació del pas del riu de la línia de València a Tarragona, per a que passés per Tortosa, en lloc de fer-ho per Vinallop, com des del projecte de concessió es preveia. El primer pas era tenir una idea clara de l'atractiu econòmic de la ciutat (moviment mercantil marítim i terrestre), amb el que refrendar unes bones perspectives en l'explotació futura de la línia, en cas de que aquesta s'aturés als murs de la ciutat, i en segon lloc, saber els recursos de que la ciutat disposava per tal d'oferir una oferta de suport financer a la Companyia de Campo. Cal recordar que Campo ja s'havia ofert a entrar en negociacions amb Reus per escoltar la seva oferta econòmica la qual, donat la variació que proposava, l'empresari valencià va considerar completament insuficient.

TAULA 6.1: Informe sobre els béns propis de l'Ajuntament susceptibles de ser venuts per finançar el pas del ferrocarril de l'Ebre per Tortosa. c. 1861.

Informe quantitatiu sobre el que generava la Mola del Catí	quantitat	Preu (reals)	Valor total
Càrregues de fusta d'utilitat	110.000	30	3.300.000
Valor del terreny sense fusta (jornals)	2.400	150	360.000
TOTAL			3.660.000

Informe quantitatiu sobre el que genera la partida dels Tralls Nous i altres. (*)	quantitat	Preu (reals)	Valor total
Càrregues de fusta d'utilitat	7.500	20	150.000
Valor del terreny sense fusta (jornals)	2.800	50	140.000
TOTAL			290.000

VALOR TOTAL DE LA MOLA I ALTRES PARTIDES FORESTALS. En reals.	3.950.000
Valor total en duros	197.500

NOTA (*): les partides que comprenen els comuns són: la Mola, Tralls, Nous, Figuerasses, Regatxol, Ferradera, Roijal, Moleta d'Areny, Font Mala, Basses del Cargol i Canal de cameta.
 FONT: AHCTE, fons ajuntament, papers. Top 5654. Elaboració pròpia.

TAULA 6.2: Nota de les finques pròpies que l'ajuntament de Tortosa va vendre entre el 1858-1861.

Propietat	Preu (en reals de velló)
Venut:	
Caserna de caballeria	18.000,00
Caseta de la capella de l'Àngel	18.000,00
Carnisseries i dipòsit de la carn	30.000,00
Falta per vendre	
Tres botigues a la plaça nova	
liquidació de censos (21/6/1858) per valor 360.135,55 rv, que al 49% a la borsa suposen	167.456,41
El sobrant de l'aigua de l'assut	18.500,00
Molins i peixeres de l'assut	506.078,00
Local de la peixateria	s/d
Pont de barques	s/d
La Mola del Catí	s/d
Plaza de diversiones públicas	s/d
TOTAL	758.034,41 (*)

NOTA(*): No hi estan comptabilitzades les partides indicades sense dades
 FONT: AHCTE, fons municipal papers, top 5669. Elaboració pròpia.

Aquestes operacions ocuparien tot el mes de febrer realitzant gestions, que, un cop assolides, foren discutides i entregades a una comissió formada pel secretari de l'Ajuntament, José de Ramon. De Ramon estava en contacte amb José de Campo a Madrid, al qui després s'hi uniren altres personalitats de la ciutat no vinculades a l'ajuntament, però que formaren part de la comissió mixta, com eren Alfonso Guzmán de Villoria i Antoni Cruells. Tots tres es reuniren per segon cop amb Campo a València durant el mes d'abril del 1861 i li exposaren les dues premisses bàsiques per arribar a un acord: que el pont i l'estació s'ubiquessin als murs de la ciutat i que el pont fos transitable tant per al ferrocarril, com per cavalleries i vianants.

Les entrevistes dels ambaixadors de Tortosa amb Campo foren efectives, no tant per la seva capacitat de convèncer, sinó pel fet que es denota com Campo, hàbil negociador, va deixar entendre que donava el seu braç a tòrcer per tal d'obtenir una bona col·laboració de Tortosa, tot jugant a mostrar posicionaments allunyats de la col·laboració i aproximant-se progressivament.⁵³

Suposem que els contactes i les negociacions foren constants amb Campo, tot i que fins al 15/8/1861 Campo no comunicà oficialment a l'Ajuntament la seva voluntat de complaure al consistori tortosí, sempre i quant aquest li oferís el suport econòmic que requeria el finançament d'un nou estudi i el cost que suposaria el no cobrar la subvenció de l'estat d'aquells quatre kilòmetres que ocasionaria variar el pas del pont entre Vinallop i Tortosa.⁵⁴

L'Ajuntament, lògicament, acceptà entrar en negociacions, i li va demanar que Campo enviés un fideicomissari per establir els acords. Campo es pensava que en aquella reunió ja es signaria un conveni amb la quantitat acordada de subvenció del consistori al projecte de modificació del traçat, però això no va ser així. L'Ajuntament demanà més temps per negociar.

⁵³ En una carta de Campo a l'ajuntament de Tortosa afirma que l'objectiu d'aquella línia era la d'unir València amb Barcelona i França, i que per aquell motiu, el traçat ideal era el rectilini, tal i com li dictaven els consells del seu Enginyer Director, però a la vegada els recorda que estava pròxima la data de la fixació del tram del pas del riu i que durant aquells dies es dirigiria a Tortosa per prendre una determinació final. AHCTE, fons ajuntament, papers. Top 5654. Carta del Marqués de Campo a l'ajuntament de Tortosa, València, 18/7/1861.

⁵⁴ AHCTE, fons ajuntament, papers, top. 5654. Carta del Marqués de Campo a l'ajuntament de Tortosa, València, 15/8/1861.

El contingut de les negociació no es mostraran a la documentació existent als lligalls de la comissió específica del ferrocarril fins a les indicacions que l'ajuntament de Tortosa aportà als negociadors amb Campo el dia 2/10/1861.⁵⁵ L'ajuntament exigia que el pont s'ubiqués a l'extrem del passeig del corregiment (creiem que és el passeig popularment conegut com el passeig de la Ribera), i en quant a la subvenció municipal les condicions eren les següents:

- a) Si el pont es construïa sense tram mòbil, Tortosa no només no pagaria la seva aportació, sinó que exigiria al concessionari que construís a la part de sota del pont un port fluvial que substituís a l'existent aleshores. Aquest port hauria d'estar habilitat abans que el pont obstaculitzés la navegació aigües avall del riu. Aquest port havia de tenir unes dimensions de 400 metres de llarg, a la riba esquerra de l'Ebre, i un moll més petit (40 metres) situat just al front del mateix a l'altra riba. Les expropiacions i els caminis d'entrada al port i al moll anarien a càrrec de l'ajuntament i el pont del tren havia de tenir una alçada mínima de 2 metres sobre el nivell de les aigües assolit a la riuada de 1843.
- b) Si el pont era amb tram mòbil, la ciutat pagaria la menor quantitat possible, amb un topall de 50.000 duros. En aquest cas, el pagament es realitzaria en dos meitats, La primera, als sis mesos d'entrada en funcionament de l'estació i del pont, i l'altra meitat, al cap de quatre anys.

Domingo Falcó i Jerónimo Alemany, els dos comissionats per l'Ajuntament per negociar amb Campo sota aquests preceptes, informaren a l'alcalde tortosí Faustino Valledor el dia 7/10/1861 que Campo preferia l'opció del pont fix i la construcció del nou port, i amb aquesta intenció, Campo viatjà a Madrid per proposar el nou trajecte de l'únic tram de la segona secció de la línia que faltava construir, entre Vinaròs i Tortosa.

⁵⁵ Acta d'acords de la Comissió del ferrocarril. AHCTE, fons ajuntament, papers, top. 5654. Disposem d'altres indicadors sobre aquesta reunió. Ja al 1863, quan Tortosa ja havia aconseguit per part del govern que s'aturessin les obres del pas de l'Ebre i s'estudiessin altres traçats, l'informe de la Divisió de Ferrocarrils indica que, la posició de Tortosa no era pas tant forta com indica la documentació de l'Ajuntament, doncs negociava o bé un pont baix a l'alçada de Tortosa, o bé un pont d'alçada suficient per permetre el pas dels vaixells de navegació de cabotatge a 3,5km dels murs de la ciutat. La línia vermella per a la comissió de Tortosa era, en aquells moments, no tant l'estació a les portes de la ciutat – posició de màxims- com permetre la continuïtat de la condició de Tortosa com a punt final de la navegació de cabotatge i inici de la navegació fluvial, condició que tenia, lògicament per la ubicació del pont fix de barques.

AHCTE, fons ajuntament, papers, top. 5661. Contrarèplica de la Divisió de Ferrocarrils del cos d'enginyers de València a la reclamació que feu la AVT contra la resolució de la R.O del 13/2/1862 amb el que s'autoritzava la realització de nous estudis per aproximar el pont del ferrocarril a Tortosa.

Falcó proposà a l'Alcalde que els comissionats a Madrid, fessin el seguiment de les gestions de Campo a la capital, per veure si les negociacions arribaven a bon port.

Donat que no tenim la certesa documental de si prosperaren les negociacions, desconeixem si Tortosa finalment va pagar o no la subvenció a l'empresa de Campo, doncs depenia de si el govern autoritzava o no a l'ajuntament a disposar lliurement dels seus propis per invertir-ne el seu valor econòmic en accions de la companyia concessionària de Campo.

En qualsevol cas, el nivell d'exigència per part de l'Ajuntament en les negociacions semblava ser força elevat pel risc que corria Tortosa si es trencaven les negociacions amb Campo. Des d'aquest punt de la negociació, cal apuntar que possiblement el consistori tortosí coneixia de primera mà les dificultats financeres de Campo, o bé, confiaven més en els resultats del nou front diplomàtic obert per l'Ajuntament: el govern.

9.4.3.2. Les negociacions amb la Comandància de Marina.

Paral·lelament a tot plegat, el 10/9/1861 la comissió del ferrocarril es reuní amb el comandant de l'ajudantia de marina i amb una trentena de patrons de la matrícula de la ciutat, per tal de tractar amb ells la qüestió delicada del pont del ferrocarril.⁵⁶ L'Ajuntament sabia perfectament que el sector naval era un puntal de l'economia de la ciutat i el sector econòmic del que depenien un bon nombre d'economies domèstiques.

Amb aquella reunió, Domingo Falcó intentava conciliar els interessos de la marina, abans de que el sector es sentís amenaçat i desplaçat de les negociacions que s'estaven duent a terme. L'ajuntament va permetre que fossin els representants de la marina de la ciutat els que decidissin l'emplaçament òptim per al pont, i que proposessin les línies vermelles a les negociacions amb el concessionari, en allò referent a les característiques d'aquella infraestructura: els patrons indicaren que el pont havia de ser mòbil, per permetre el pas de les embarcacions, o bé que tingués l'alçada suficient per permetre el mateix. Entre les peticions del sector també es trobaven la possibilitat de construir un nou moll de càrrega i descàrrega.

⁵⁶ AHCTE, fons ajuntament, papers, top. 5654. *Sesión de la Comisión del ferro-carril de Valencia a Tarragona de 10 de setiembre 1861.*

Com s'ha vist, aquests preceptes foren un dels punts forts assumits per les condicions que la municipalitat presentà al Marqués de Campo a l'hora de presentar la proposta de finançament.⁵⁷

9.4.3.3. Negociacions amb el govern central.

Els contactes de Tortosa amb la Cort mai deixaren de ser presents, però durant la dècada dels anys 60 la política de lobby de Tortosa amb el govern central esdevingué especialment intensa degut al fort impacte de les obres de la canalització de l'Ebre, les lluites del ferrocarril, que tot seguit s'analitzaran, i posteriorment, les lluites per l'enderroc de les muralles i l'autorització de l'eixample urbà.

Quant a la qüestió ferroviària, fins aleshores, només tenim coneixement de que la comissió municipal del ferrocarril havia enviat dues exposicions al govern de Sa Majestat amb les reivindicacions bàsiques de la ciutat,⁵⁸ però no serà fins al setembre de 1861 quan els contactes es començaran a fer personalment i la pressió dels comissionats per l'Ajuntament a la Cort s'intensificaren considerablement. L'Ajuntament envià una delegació mixta a Madrid, constituïda per Juan Suelves, el major contribuent de la ciutat, i Manuel Ganzález, qui aleshores ja era el regidor síndic de Tortosa a la Cort. El primer pas va ser intentar reunir-se amb el General Prim, però en aquell període estava a Toledo i immers en la qüestió mexicana, encara que sempre atenia les seves visites per

⁵⁷ El paper del sector naval tortosí en la lluita pel traçat del ferrocarril pot resultar un relat esquizofrènic, i l'Ajuntament ho sabia. Per un costat, aquest era un sector cabdal per a l'economia regional i el procés que s'estava portant a terme anava a priori, en la seva contra. El sector naval tortosí, creiem, va veure l'impacte del ferrocarril com quelcom inevitable i va intentar minimitzar l'impacte lluitant a favor de l'Ajuntament per ubicar el pont el més aigües amunt possible per continuar sent port marítim. Igualment, situar l'estació a les immediacions de Tortosa podia donar impuls al sector arrier en allò referent a les tasques de transbord, i aprofitar l'avinentsa per aconseguir nous molls de càrrega i descàrrega pagats pel concessionari del ferrocarril. Per aprofundir en el context de crisi de la navegació tradicional a vela, veure VALDALISO, Martín: "La transición de la vela al vapor en la flota mercante española: cambio técnico y estrategia empresarial" a *Revista Historia Económica*, 10, 1. 1992

⁵⁸ D'aquestes dues memòries no n'hem pogut localitzar cap còpia, tot i que sabem de la seva existència gràcies a la retrospectiva sobre les actuacions de l'ajuntament en el marc ferroviari i que apareixen referenciades a *Bases para demostrar bajo todos sus aspectos la conveniencia de la aproximación de a línea férrea a Tortosa, con el emplazamiento del puente a sus muros* sense data explícita, però que per referències legislatives, intuïm que es tracta d'una exposició de la segona meitat de l'any 1864. AHCTE, fons municipal, papers. Tort 5660.

continuar sent el personatge de referència per mantenir viva la seva influència en tots els àmbits.⁵⁹

Els primers passos dels emissaris tortosins a Madrid, amb la situació de les negociacions amb Campo, anaven dirigides a informar-se sobre dues qüestions bàsiques:⁶⁰

En primer lloc, cerciorar-se de la viabilitat legal de poder privatitzar els propis que encara li restaven a l'Ajuntament per poder fer efectiva la subvenció a Campo. Des de Madrid, van informar que la qüestió de la Mola -veure la taula de béns propis de la ciutat de Tortosa 6.1 i 6.2- calia que passés per l'enginyer de *montes* de la província de Tarragona. Els dubtes de Tortosa raïen del fet de que la *ley de montes* encara no estava impresa, però sabien que en ella hi havia articles segons els quals l'estat s'incorporaria els propis mitjançant indemnitzacions exceptuant els que fossin venuts per la legislació vigent. Amb aquests preceptes, l'ajuntament desitjava saber si l'estat s'incorporaria la Mola del Catí abonant a l'ajuntament el 80% del seu valor en metàl·lic, o amb paper d'estat, o no ho faria, amb la qual cosa l'ajuntament procediria a una privatització via desamortització dels comuns com fins llavors s'estava fent.

I, en segon lloc, calia saber si, en el cas que la variació del ferrocarril es fes amb l'aprovació del govern, aquest subvencionaria a l'empresa concessionària el tram modificat de la mateixa manera que la resta de la línia o no. I en cas negatiu, saber si l'estat autoritzaria a l'Ajuntament a realitzar aquella aportació econòmica a l'empresari constructor.

Ara per ara, no hem pogut localitzar les respostes concretes de tot, però sí de la segona qüestió, arran de la resposta que féu el comissionat a Madrid i a les indicacions de l'Ajuntament de Tortosa, on afirmava que el Ministre de Foment opinava que seria l'estat qui abonaria a Campo l'augment quilomètric, i aprofitava l'ocasió per informar

⁵⁹ Segons Anguera, Prim aleshores seguia disposant d'una gran influència i això es denotava amb la gran quantitat d'ambaixades que havia de rebre de diferents personalitats. Creiem que el cas dels emissaris de Tortosa eren alguns d'aquests. ANGUERA, Pere: *El general prim. Biografía de un conspirador* (2003). Madrid. Edhasa. P. 244-245

⁶⁰ AHCTE, fons ajuntament, papers, top. 5669. *Instrucciones para la comisión que debe pasar a Madrid*. Sense data.

que, tant els vocals de la Junta Consultiva com el ministre Ibarrola, estaven a favor de Tortosa.

Així mateix, la resposta del comissionat a Madrid dóna fe del doble joc de negociació i com l'Ajuntament en tot moment estava informat de l'estat d'opinió dels seus interessos entre els alts cercles de l'administració i com en funció d'aquella situació, podia mostrar una actitud de força o, pel contrari, de submissió en les negociacions amb el constructor valencià. La veu i l'oïda de Tortosa a la cort s'expressa de la següent manera per abordar l'estat de la qüestió a l'alcalde de la ciutat:⁶¹

Campo acaba de presentar un volumen en cuarto sosteniendo su absurdo paso del rio, pero no saldrá con la suya, si no cambian las prescripciones de la ciencia y el dictamen de cuantos conocen el asunto. [...] Como puede figurarse, en expedientes de magnitud, no todos los días la tramitación cambia de situación y produce resoluciones. [La tramitació] Va muy bría y quizás en semanas tendremos reducido a Campo en la cuestión del puente y chille o rabie llegaremos a favorable resolución definitiva.

9.4.4. L'estat pren partit. El dicatàmen de la Junta Consultiva del Ministerio de Fomento.

A començaments del 1862, les negociacions amb Campo es varen posar difícils. L'ajuntament de Tortosa va rebre la carta del Marqués de Campo amb la que va informar al que les reunions amb els seus emissaris l'havien convençut per abandonar la línia recta per Sant Carles de la Ràpita i Amposta i que, en aquells moments, estava finançant noves mesures i reconeixements per saber on caldria ubicar el pont el ferrocarril sobre l'Ebre i que, quan estessin conclosos, prendria una determinació final. Tanmateix, a la mateixa carta ja anunciava que l'aportació econòmica proposada per Tortosa distava molt de compensar la despesa supletòria de la Companyia. Si no hi havia nova notícia, donava gairebé per fet que el pont s'ubicaria a l'alçada de Vinallop, entre 3 i 3,5 km al sud de la capital del Baix Ebre.⁶²

Automàticament, l'ajuntament tornà a activar els protocols de pressió: una comissió integrada per Faustino Valledor i Domingo Falcó per negociar amb Campo, que ja havia arribat a València escassos dies mes tard, encara que fou infructuosa per una pretesa indisposició de Campo, però que, tanmateix, va ser suficient com per deixar clara la

⁶¹ AHCTE, fons ajuntament, papers, top. 5669. Resposta a *Instrucciones para la comisión que debe pasar a Madrid*. Sense data.

⁶² AHCTE, fons ajuntament, papers, top. 5657. Carta del Marqués de Campo a l'Alcalde Corregidor de Tortosa. València, 9/1/1862. num. 297

voluntat del mateix a tirar endavant el trajecte decidit, doncs era aquell el que havia estat aprovat i sotmés a subhasta pública. I en segon terme, es mateixos emissaris continuaren el viatge cap a Madrid, on es reuniren amb el ministre de Foment, Fernando del Pino, per demanar personalment que es tingués en compte la voluntat de Tortosa, a través d'un memoràndum que entregaren personalment.⁶³

Igualment, la comunicació oficial de queixa de part de l'Ajuntament al govern de Sa Magestat es tramità pels canals oficials, a través del Governador Civil de Tarragona i constava d'un memoràndum de greuges, en el que es reivindicava que Tortosa havia estat reconeguda a la llei de concessió com una estació de segona categoria, i que la voluntat del concessionari no podia deixar aquella ciutat sense una estació al peu dels seus murs.⁶⁴

Tortosa, entre la carta de Tramità a la Direcció General d'Obres Públiques (24/1/1862) i la que entregà al Govern via el Governador Civil (31/1/1862), reclamava la intervenció del govern per evitar el que, al seu entendre, era un despropòsit, situar el pont i l'estació lluny dels murs de la ciutat. La ciutat argumentava, en un primer terme que la subhasta s'havia fet en base a la Reial Ordre del 8 de juliol de 1860 i al seu plec de condicions del 16 del mateix mes, i que no era més que la aprovació de la proposta de traçat que s'havia fet per part d'un enginyer estranger, anys abans, i sense tenir en compte el que l'ajuntament anomenava els criteris d'interès públic, i que segons el mateix, sí que s'expressaren posteriorment amb el plec de condicions que l'administració presentà mesos més tard, on es reconeixia, a l'article 1r, punts de subjecció com eren les estacions de Castelló de la Plana i de Tortosa, i on al mateix document, a l'article 7 les considerava ambdues, estacions de primera classe.

⁶³ AHCTE, fons ajuntament, papers, top 5657. Cartes de Faustino Valledor i Domingo Falcó a l'alcalde de Ramon. La primera carta indica que s'escrigué des de Madrid encara dins del mes de gener del 1862, però no especifica el dia, i la segona, informant de la reunió amb el ministre de foment, va ser del dia 5/2/1862, encara que del Pino va demanar que aquella reunió no passés a la llum pública. Aquest memoràndum, i els detalls de la reunió amb Campo del gener del 1862 queden definits al resum que feu l'informe de la Junta Consultiva quan va dirimir el conflicte pel traçat, i del que Tortosa en va rebre una còpia. AHCTE, fons municipal, papers. Top 5663. *Informe de la Sección Tercera de la Junta Consultiva favorable para el Ferrocarril de Tortosa. 1863*. Sobre del Pino, sabem que fou governador militar de la plaça. FERNÁNDEZ, Daniel: *Anales o Historia de Tortosa. Desde su fundación hasta nuestros días* (1867). Barcelona. Establecimiento tipográfico de Jaime Jepús. P. 239.

⁶⁴ AHCTE, fons ajuntament, papers, top 5657. Carta de l'ajuntament de Tortosa al Govern de Sa Magestat. Tortosa, 24/1/1862.

En un segon terme, l'ajuntament complementava l'argumentació amb greuges com la arruïnaria, no només el negoci de la navegació fluvial, sinó també encariria tots els productes degut als costos que generaria el transport dels productes des dels magatzems situats a la ciutat fins l'estació apartada del ferrocarril. També advertia que la decisió tindria també greus conseqüències pel que feia a la concurrència de passatgers. És lamentava, en definitiva, que aquella acció seria el cop de gràcia al comerç, no només de la ciutat, sinó també del baix Aragó, després dels greuges que ja havia generat la posada en funcionament del ferrocarril entre Zaragoza i Barcelona.

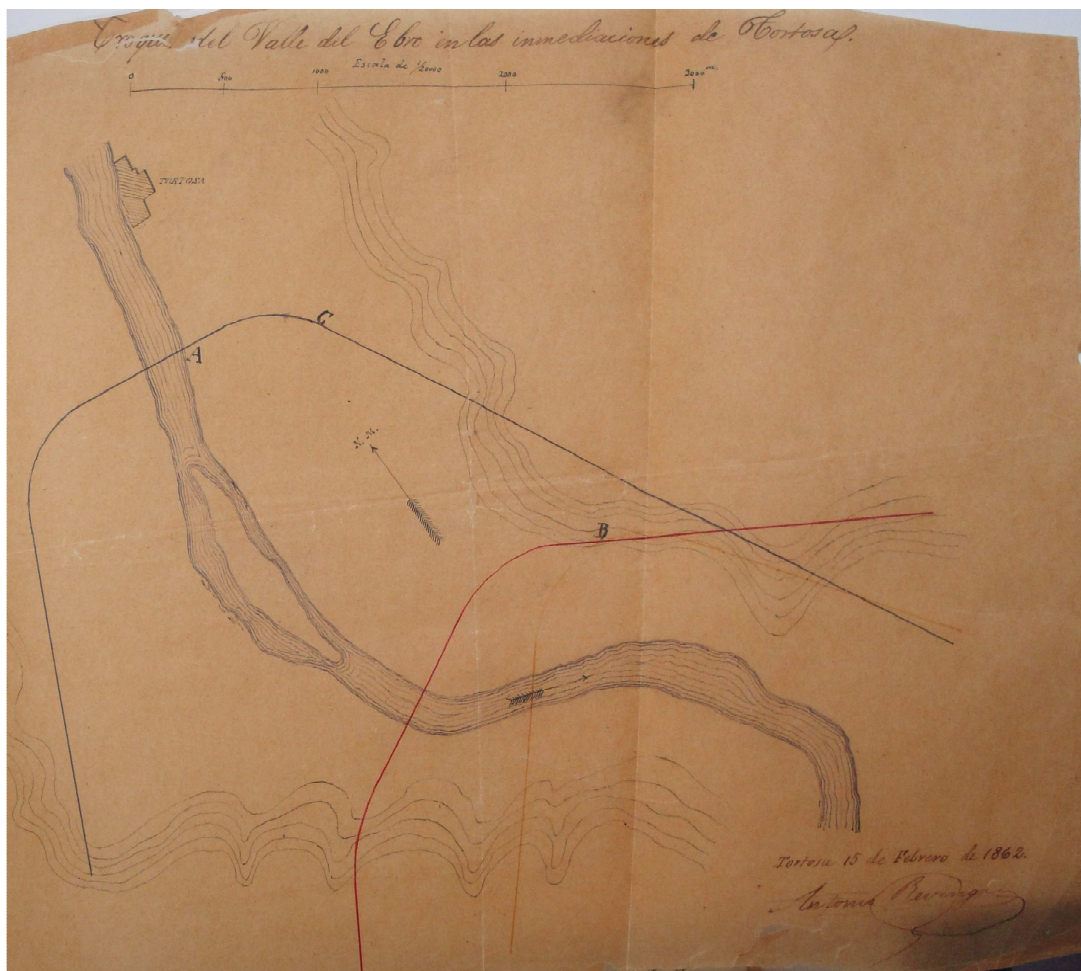
Des d'un punt de vista tècnic, la carta de l'ajuntament assegurava que el pas per Tortosa oferia majors facilitats arquitectòniques per construir el pont, donat que es tracta d'un espai més elevat i amb un subsòl més adient per als fonaments d'una infraestructura d'aquelles dimensions.

Front aquestes exposicions, la Direcció General d'obres públiques publicà un decret marginal, el dia 13/2/1862, amb el que ordenava la suspensió de les obres del tram del pas de l'Ebre i en el que es demanava més informació: l'opció a l'altra part afectada, la de la companyia concessionària, i, en segon lloc, un dictamen de l'Enginyer en Cap de la Divisió de Ferrocarrils, per tal de que la Direcció tingués recollits tots els punts de vista necessaris per emetre a tràmit la modificació que exigia Tortosa, o bé desestimar les seves peticions.

La resposta que feu la Companyia fou l'informe de Mariano Cabrerizo, Director Gerent accidental de la AVT en aquell moment data del del 8/7/1862. L'informe demanava posar el pont a 3 Km de Tortosa i l'estació a 3.500 m. de la ciutat. Amb aquest escrit intentà rebatre els arguments exposats per la carta de l'Ajuntament. Relativitzava la gravetat del factor transport entre la ciutat i l'estació, afirmant que la companyia ja s'encarregaria d'erigir nous magatzems a les immediacions de l'estació i una línia secundària que connectés la ciutat amb l'estació. Igualment pronosticava que el transport fluvial irremediablement decauria front la competència del ferrocarril, independentment de la distància en que es trobés l'estació, doncs el govern, donat que el pont que es construiria no seria mòbil, decretaria la prohibició de la navegació aigües avall del pont. Pel que fa al trànsit fluvial existent Ebre amunt, podria descarregar sense

problemes al moll que l'empresa construiria d'acord amb els acords presos amb l'ajuntament l'any anterior.

FIGURA 6.1: Croquis de les possibles ubicacions del pont sobre l'Ebre segons el projecte aprovat a la llei de concessió. 1862.



FONT: AHCTE, fons municipal, papers. Top 5657.

AUTOR: Antonio Revenga, enginyer en cap de la Divisió de Ferrocarrils de València.

El punt feble de l'aposta de la Companyia estava en el factor costos. Per a l'empresa de Campo, el trajecte que ells mateixos proposaven tenia un cost més elevat que no pas el trajecte que volia Tortosa. Segons l'informe al que estem fent referència, la diferència són 3. 430.000 rv.⁶⁵ La diferència de preu rau, segons la font, en la renúncia a la

⁶⁵ Cal denotar que en uns pressupostos conservats de les obres del tram tercer de la secció segona de la línia de València a Tarragona, datats al 1863, la diferència ascendeix a 4.030.387,34 rv. (37.222.107,11 rv – 33.191.719,77 rv) encara que aquests diners únicament es refereixen a un informe de costos en matèria d'expropiacions, materials, mà d'obra i obres de fàbrica, i en cap esmenta la qüestió de les subvencions estatals. AHCTE, fons ajuntament, papers, top. 5663. *Ferrocarril de Valencia a Tarragona. Año 1863. Presupuesto.*

subvenció per kilòmetre de línia –segons la llei de concessió del 9/7/1856 l'estat aportaria 240.000 reals/km en explotació- que rebria l'empresa pels 5.450 m. de volta que faria la línia en cas d'atendre les peticions de Tortosa. Cabrerizo assegurava que la viabilitat futura de l'empresa vindria determinada per la competència que ells serien capaços de presentar a la navegació litoral, i l'augment de costos que generaria l'augment de kilometratge, els faria perdre, segons ell, força competitivitat.

Finalment, va arribar l'informe de l'Enginyer en Cap de la Divisió de Ferrocarrils de València, Antonio Revenga⁶⁶, el qual va realitzar un informe metòdic basat en tres aspectes fonamentals: l'estadístic, el facultatiu o tècnic i l'aspecte legal. L'apartat estadístic del seu informe venia a emfatitzar la importància de la ciutat de Tortosa en allò referent a l'aspecte comercial i demogràfic. Concloïa que 24.977 persones i un port fluvial que movia 30.000 tones de mercaderia, valorades en 10.736.269 rv d'importació i 61.782.455 rv d'exportació durant el 1861 era quelcom massa gran com per no tenir-ho en compte a l'hora d'ubicar-hi una estació; a més, feia referència a que Tortosa també era punt de pas obligatori i lloc d'acollida de béns i serveis d'una àmplia regió, que incloïa Terol, Castelló i Tarragona. El seu dictamen estadístic era que l'obra del ferrocarril havia de resultar complementària a la navegació fluvial i de cabotatge, i que en cap cas el ferrocarril havia de resultar la fi del primigeni mitjà de transport.

Pel que fa a l'informe facultatiu o tècnic, no aporta gaire informació, tret que es defineix l'alçada del pont (40m de llum, tal i com havia recomanat el ministeri de Marina) i establí el recorregut d'entrada de la via a la ciutat, a través de les cases de Crist (actualment Raval de Crist, Roquetes, a l'esquerra de l'Ebre) i es descarta la possibilitat de crear un tram mòbil a canvi de negociar una alçada més reduïda del pont.

En quant a la qüestió legal, argumenta que el seu dictamen està promogut per les referències del pleg de condicions (basat en l'informe de l'enginyer Angel Camón del 28/6/1859) a les que apel·lava a la importància de Tortosa i que se li reconeixia una

⁶⁶ Antonio Revenga, de la promoció d'enginyers del 1846 (Sáenz, 1990, p. 375), fou nomenat com a Enginyer en cap de 2ª de la Divisió de Ferrocarrils de València per Reial Ordre del 30/06/1857; *Boletín del Ministerio de Fomento* num 291 del 23/7/1857 compilat al tom XXIII de l'any 1857, p. 148. Al 1862 va ser promogut com a enginyer en cap de 1ª classe per la Reial Ordre del 24/2/1862; *Boletín del Ministerio de Fomento* num 532 del 6/3/1862 compilat al tom XLI de l'any 1862, p. 438. Finalment, sabem que va publicar diversos articles a la *Revista Obras Públicas*, molts d'ells relacionats amb mesures de seguretat del ferrocarril (que per cronologia, concorda quan es nomena enginyer de la divisió de ferrocarrils), però també feu estudis sobre la prolongació de canals i estudis de navegabilitat fluvial als rius Duero i Pisuerga.

estació de primer ordre. Per aquest motiu, la modificació a proposta de l'Enginyer en cap de la divisió de Ferrocarrils del traçat formaria part de l'obra aprovada, i en conseqüència, l'augment de kilometratge igualment seria subvencionat per l'estat amb els 240.000 reals/km com reconeixia la llei de concessió del 9 de juliol de 1856. Cal recordar que l'article segon del pleg de condicions, es reconeixia a l'Enginyer en cap la capacitat per realitzar les modificacions que fossin convenientes, i, sota aquest precepte actuava, i no pas desmentit l'argument de Cabrerizo que el traçat que ells desitjaven era l'aprovat, com així ho havia estat.

Cal tenir en compte que Revenga havia realitzat fins aleshores una política d'intervenció àmplia sobre el projecte presentat per la companyia d'aquesta línia, sent les més destacades les aprovades per la Reial Ordre del 21 de juny del 1859 i les del 8 de juliol de 1860 i que afectaven a les obres i al traçat realitzat sobre les tres seccions amb que es dividia la línia. Aquestes mesures van haver de ser acceptades tant per Javier Paulino com pel Propi Campo (12 i 13 de novembre del 1860) per tal de que els projecte estigués aprovat i passés a ser una proposta de llei a arbitri del Congrés, i per tant es pogués concretar la subhasta de la línia a la que Campo aspirava guanyar-ne la concessió.

Vistos els tres informes, la Junta consultiva va resoldre, en sessió del 28/1/1863, recomanar a la Direcció General d'Obres Públiques que es procedís a encarregar la formació de nous estudis a l'enginyer en cap de la Divisió de Ferrocarrils de València per aproximar el pont i l'estació a Tortosa.⁶⁷

⁶⁷ AHCTE, fons ajuntament, papers, top. 5663. *Informe de la Sección Tercera de la Junta Consultiva favorable para el Ferrocarril de Tortosa. 1863.* Carta enviada pel diputat a Madrid per Tortosa, Miguel Bañuelos a l'alcalde de Tortosa, el dia 28/1/1863. Segons informaria en una nova carta un mes més tard, els nous estudis havien estat encarregats pel Ministeri de Foment a l'enginyer Benito, fet que, segons indicava el diputat a Corts per Tortosa, ja havia rebut el vist i plau de José de Campo.

9.4.5. La preparació del nou projecte del tercer tram de la línia de València a Tarragona.

Durant els primers mesos posteriors a la resolució de la Direcció General d'Obres Públiques, Tortosa i l'enginyer en cap de la Divisió de Ferrocarrils de València, encarregat de projectar un nou projecte, es van dedicar a documentar-se per poder bastir d'abundant informació comercial, demogràfica i, en termes generals, econòmica, de Tortosa i els pobles de l'interior de l'actual comarca del Montsià que s'unirien a la proposta de variació del recorregut per Ulldecona.

9.4.5.1. Preparatius i contrarèpliques.

El primer que calia gestionar era el fet de posar en valor la marina mercant de la ciutat. La Junta consultiva havia determinat que Tortosa tindria estació de ferrocarril, però la ubicació del pont no havia estat determinada pel dictamen de la Junta Consultiva. Per a Tortosa això era important donat que s'havia descartat la possibilitat de construir un tram mòbil del pont, i, en conseqüència, si aquest no s'ubicava prop de Tortosa, el port fluvial d'aquella ciutat quedaria inhabilitat per sempre.

Per aquest motiu, l'alcaldia va demanar un informe exhaustiu a la comandància militar de marina per tal de donar-li xifres al voltant del nombre de bucs que es dedicaven al cabotatge i el nombre de vaixells forasters que amarraven en aquell port. Així mateix, fer un càlcul més acurat sobre les mercaderies que es movien en aquell port, es podria fer una estimació capaç de determinar si el ferrocarril seria capaç d'absorbir aquell volum de mercaderia, en cas de que la ubicació del pont barrés el pas a la navegació fluvial tradicional.⁶⁸

Els informes de Bernardo Balmes i Tomàs Comonies determinaren que, malgrat que el moviment mercantil del port de Tortosa era de 2.500.000 qq i que aquest seria insuficient per al ferrocarril: *Si los constructores de la línea de ferrocarril pretenden monopolizar el comercio de cinco provincias en una sola vía, que se desengañen. No basta una sola vía para dar abasto a tantos millares de quintales de mercancías.* En anticipació de l'augment que en aquell moment es preveia de la navegació fluvial, un

⁶⁸ AHCTE, fons ajuntament, papers, top. 5663. Carta de l'alcalde de Tortosa a la Comandància militar de marina de Tortosa. 18/5/1863.

cop entrés en funcionament el ferrocarril d'Utrillas i Gargallo a Escatrón, ratificava que en cap cas es podia pensar que la navegació fluvial seria prescindible a la ciutat de Tortosa. En aquell moment, amb dades del 1861, la flota local constava de 98 vaixells i s'hi amarraven anualment 71 més procedents d'altres matrícules.

A més, en consideració a l'estructura econòmica, Balmes creu que els problemes vindrien determinats pels sobre costos de transbord a 3,5 km, i sobretot pel perill real de frau donat que moltes de les mercaderies que s'embarcarien aprofitarien l'impàs per evitar ser fiscalitzades per la duana. També lamentava que desapareixeria la indústria de les drassanes que fabricaven bucs entre 30 i 60 tones, renunciant així a un sector que mantenia a moltes famílies de manera directa i indirecta, com ara el sector dels carregadors i descarregadors, era un planter per a la marina de Guerra i un sector industrial potent que, segons calcula, generava uns 12.000.000 de reals anuals.

A més, recordava que, sense el seu port, Tortosa deixaria de ser el lloc d'abastiment de productes d'importació de la regió: *Que harán las tiendas de ultramarinos en el momento en que no puedan cambiar sus géneros con la arriería de Aragón, que en gran escala transportan aceites, vinos, cera, miel, seda y otros artículos para cambiarlos por bacalao, azúcar, cacao y otros[...]*?⁶⁹

De la mateixa manera, l'Ajuntament recopilà informació estadística de caràcter demogràfic i fiscal, per un costat, i descriptiva al voltant de les institucions i figures de l'administració ancorades en aquella ciutat. Aquesta informació, juntament amb l'informe de la Comandància de Marina, fou la documentació que l'Ajuntament tramità a José Benito, a petició seva, per a que les incorporés a l'estudi de la variació del traçat que li havia encarregat la Direcció General d'Obres Públiques.

Tot sembla indicar que a finals del 1863, el projecte del nou traçat ja estava dipositat a la secretaria del ministeri de Foment. Segons el tràmit estipulat, aquest havia de passar per la Direcció General d'Obres Públiques i pel dictamen de la Junta Consultiva, sobre el que es basaria la resolució del Ministeri de Foment. L'agent de Tortosa advertia que calia reactivar totes els mecanismes que Tortosa tenia a Madrid i observar els moviments del contrari per evitar que els opositors a aquest traçat, la Companyia

⁶⁹ AHCTE, fons ajuntament, papers, top. 5663. Informe de Bernado Balmas. 20/5/1863.

ferroviària, i el seu constructor, Campo, influïssin sobre la junta, de la mateixa manera que Tortosa ho havia fet sobre el projecte primitiu.⁷⁰

L'oponent, la Companyia de Ferrocarrils de Almansa, València i Tarragona, també va reaccionar a la resolució de la Junta Consultiva. Les seves rèpliques poc distaven a les que havia presentat ja abans de la publicació del decret marginal del 13 de febrer del 1862.⁷¹ La resposta de la companyia es componia de, bàsicament, dos parts: la primera era de tipus tècnic, on intentava exposar els motius pels quals no era una bona idea fer passar el pont del ferrocarril per Tortosa. I la segona, intentava exposar els motius jurídics pels quals el traçat que presentava la companyia i el constructor estaven reconeguts per la llei.

Començant per aquesta última part, l'empresa valenciana s'arrapava a la llei de concessió i al fet que allí no s'havia ni tan sols esmentat el pas per Tortosa, i en segon terme, al fet que aquella línia era considerada de *servicio general*, pel que la seva funció era la de comunicar Madrid amb França, i que, per tant, des de l'òptica de la construcció, premiava la rectitud i l'economia del traçat per sobre de l'atenció dels interessos locals. La contrarèplica castigà especialment aquet últim argument, recordant que si l'objectiu era comunicar la Cort amb França, ja existia la línia de Zaragoza a Barcelona, que retallava a la projecció ferroviària del litoral uns 150 Km.

Pel que fa a la primera qüestió, admet que el seu posicionament és inapel·lable, però retreu el fet de que, quan Tortosa començà a reclamar l'altre trajecte. I malgrat el fet que s'havien realitzat alguns estudis –creiem que es refereix als moments en els que Campo es deixava temptar amb la subvenció de Tortosa- la companyia mai els va entregar al govern per a que fossin avaluats, tancant aquesta qüestió amb la mera consideració d'impossible, tal i com s'havia plantejat al projecte amb el que s'aprovà la llei de concessió del 1856. La qüestió de l'alçada i la ubicació del pont eren el pal de paller de la falta d'enteniment durant les negociacions entre Campo i Tortosa, i per aquest motiu

⁷⁰ AHCTE, fons ajuntament, papers, top. 5663. Carta Sabater a l'Alclade tortosí José de Ramon 5/12/1863

⁷¹ Tot i que no hem pogut localitzar l'original o còpia d'aquesta rèplica, sí que hem pogut defugir el seu contingut mitjançant la contrarèplica que els va tramitar la Divisió de Ferrocarrils del cs d'Enginyers de València, i del que es va remetre còpia a la comissió del ferrocarril de l'Ajuntament de Tortosa. AHCTE, fons ajuntament, papers, top. 5661. Aquesta còpia inclou el *Informe del puente de hierro y viaducto que para el paso del rio Ebro y cause [sic] del mismo presenta la sociedad de los ferrocarriles de Almansa Valencia y Tarragona*, del 7/1/1864, i en segon lloc, una contrarèplica a la carta que fem referència, del 22/2/1864)

la contrarèplica sentenciava: *¿Por qué no adoptar el nuevo trazado? Si la sociedad no asegurase que no es por temor al gasto, hubiéramos creído que la defensa la hacía, no la sociedad, si no el contratista, que trata de faltar a las condiciones del contrato construyendo un puente que no es posible aprobar, pero en el que ganaría unos once millones y medio de reales*”

Evidentment feia referència a que bona part dels arguments que amagaven la idea del traçat rectilini era assegurar un marge prou ampli de diferència entre les quantitats pressupostades i els costos definitius per part de Campo, fet que sorprenia als enginyers de l'estat, però sí que ho feia el suport que rebia el contractista constructor per part de l'empresa concessionària, a la qual, en teoria, hauria d'estar a favor de Tortosa, doncs el pas per aquella ciutat augmentaria els volums de mercaderia transportada, i per tant, milloraria els balanços d'explotació. Cal imputar aquest posicionament a l'àmplia influència de Campo en totes les entitats que d'alguna manera o altra intervenien en aquella qüestió.

En quant als aspectes tècnics l'enginyer en cap de la divisió de ferrocarrils de València també va realitzar un informe valorant el projecte de pont del ferrocarril que havia presentat la companyia. Sobre el projecte, va imposar tres qüestions bàsiques: la primera era sobre el format: el pont havia de ser necessàriament de dues vies –apel·lant a la modificació dels pressupostos que s'havia realitzat-, i aquest havia de ser fix, característica que ja preveia el projecte de pont de la companyia concessionària. L'altre gran tema era les dimensions del pont: aquest havia de tenir una alçada superior als 17 metres (alçada dels mastils dels vaixells que navegaven per l'Ebre) i una llum que depenia del número de trams que tingués el pont. Els trams estarien determinats per les 8 columnes que el sostindrien i aquestes havien d'estar degudament protegides contra els possibles impactes. Les mesures de seguretat componien el gruix de l'informe de l'enginyer de la divisió de ferrocarrils, que proposà altres sistemes de construcció de les bases dels pilars capaces de suportar els impactes dels cossos flotants que baixaven riu avall a gran velocitat quan s'hi produïen les avingudes.

Tant la companyia concessionària com l'enginyer de l'estat topaven amb un greu dèficit d'informació sobre l'estructura geològica del llit del riu i sobre dades referents a la velocitat de les aigües en períodes de grans avingudes, fet que els dificultava la tasca de

càlcul de resistències. En qualsevol cas, les posicions d'uns i altres estaven enquistades. Cap argument seria vàlit com per arribar a posicions consensuades. L'expedient el resoldria la resolució de la Junta Consultiva i el Ministeri de Foment.

Per altra banda, cal indicar que el gremi de Mariners de Tortosa, continuà amb la seva política de pressió al govern. Malgrat que la seva política de despatxos no ha deixat un rastre documental de la magnitud del de l'ajuntament, es pot admetre que la lluita per ubicar el pont a Tortosa era, en gran mesura, la lluita de la marineria de Tortosa per continuar sobrevivint, durant un període on els seus interessos havien sofert més agressions que mai. De fet, Pere Pascual, valorà a posteriori l'impacte del ferrocarril sobre la navegació de cabotatge tradicional, i les dades apunten, en dos dels tres casos al transit de mercaderies per l'Ebre: L'any 1861 es culminà la línia entre Zaragoza amb Barcelona, fet que absorbí una part important del vell tràfic fluvial, i acabà per agreujar-se l'any 1865 quan entrà en explotació el tram de Tarragona a Amposta (Aldea) i al 1868 amb la inauguració del pont sobre l'Ebre.⁷² A això, caldria afegir els privilegis de les companyies de navegació a vapor, que gestionaven la concessió exclusiva de la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre, per veure com la navegació tradicional tenia un futur incert. Aconseguir, almenys, poder continuar embarcant i desembarcant mercaderies als molls de Tortosa, i per tant, mantenir la condició de navegació marítima entre Tortosa i el mar era l'única perspectiva de negoci logístic al que podia aspirar. Cal dir, però, que el sector encara hauria de viure una llarga agonia, ja que va poder sobreviure llargs anys gràcies al fracàs de la navegació a vapor a gran escala i al nínxol de negoci que va perdurar en allò referent al transport regional de mercaderies dels pobles riberencs.

Valorant el que s'hi jugava, podem qualificar la política de la marineria davant l'estat com a conservadora, ja que en la seva petició, desmarcant-se de la polèmica de la situació, demanava simplement que el pont o bé fos mòbil, o bé tingués la llum suficient com per permetre el pas de la navegació mercant, fins i tot en els moments de major crescuda del riu. Aquest punt de vista més particular i diferent, creiem que fou positiva per la lluita de la ciutat de Tortosa, dons manifestava als ulls del govern que la demanda

⁷² PASCUAL, Pere: "Ferrocarrils i circulació mercantil a Catalunya durant la segona meitat del s. XIX" a *Recerques*, 21. 1988. p. 131-136

anava més enllà d'una facció, i que englobava interessos d'una capa força àmplia dels sectors econòmicament actius de la regió.⁷³

Cal recordar que la resolució de la Reial Ordre del 28/1/1863 només havia determinat aturar el traçat aprovat i permetre realitzar nous estudis. En cap cas rebutjava el que estava vigent. Amb el nou projecte plantejat per l'Enginyer en cap de la Divisió de Ferrocarrils de València, era necessari igualment trametre'ls a l'arbitri de les autoritats pertinents. Passat l'informe favorable a la voluntat de Tortosa a Madrid, calia, novament, reiniciar el seguiment de la qüestió entre els passadissos del govern.

D'aquesta fase, afortunadament s'han conservat gran part de les cartes que envià l'emissari de l'ajuntament de Tortosa des de Madrid, José de Alemany, i per aquest motiu podem fer una aproximació força acurada a com funcionava i qui formava part del lobby tortosí al Govern.

9.4.5.2. El lobby tortosí a Madrid.

El lobby tortosí a Madrid el constituïen diferents personatges amb càrrecs polítics electes, militars i enginyers d'alguna manera vinculats amb el territori, els quals coneixien de primera mà i compartien amistat amb les principals personalitats de l'alta política del moment. Ens referim a personatges com Miguel Bañuelos, el marquès de la Roca, Cirili Franquet, Fulgencio Schmidt, o el propi Antonio de Alemany.⁷⁴ La seva

⁷³ Malgrat que tenim constància de l'existència de més peticions dirigides al govern per part del gremi de patrons de la matrícula de Tortosa en referència a aquest afer, aquesta és l'única de la que l'arxiu municipal en conservà una còpia. Els arguments de la cara, a més de reivindicar la protecció del foment de la navegació i la riquesa, fa un particular recorregut a través de la legislació existent, des del *Fuero Juzgo* fins a l'última Reial Ordre del regnat d'Isabel II del 24/4/1860 en la que es protegia la navegació fluvial i es penalitzava la construcció de totes aquelles infraestructures que li dificultessin el pas. AHCTE, fons municipal, papers. Top 5660. *Carta a la Reina del Gremio de Mareantes de la Fidelísima y ejemplar ciudad de Tortosa*. 1/6/1863.

⁷⁴ Sobre Miguel de los Santos Bañuelos i Traval disposem d'informació de tipus biogràfic. Nét de Miguel Bañuelos Fuentes, conseller de Sa Magestat durant la segona meitat del s. XVIII, el seu pare Santiago es casà amb una de les famílies de comerciants i terratinent més influent de la Tortosa del tombant de segle, els Traval. Bañuelos va quedar orfe de ben petit, i la seva mare, Antònia es casà en segones núpcies amb un militar de rang, Francisco de Arteaga i Palafox, fet que ocasionà que passessin llargues temporades a Madrid. A través del seu padastre, va teixir una important xarxa de contactes entre l'alta societat de la capital espanyola, i això li possibilità actuar de manera molt més incisiva un cop fou elegit diputat a Corts pel districte de Tortosa al llarg de set legislatures no consecutives, sent el període de la dècada dels anys 60 del s. XIX el moment de màxima activitat. A la seva important carrera política, caldria considerar la excepcional longevitat de la seva mare, Antònia Traval, la qual es feu càrrec de la gestió patrimonial de la família fins la seva mort l'any 1885. Durant aquest temps, Bañuelos quedà exempt de les obligacions de caràcter privat i va poder desplegar una àmplia activitat diplomàtica per Europa (sabem, per exemple que la seva primera filla va néixer a Roma durant una de les estades del seu pare, i l'any 1867 fou nomenat Ministre d'Estat plenipotenciari a Lisboa per abordar l'afer de la limitació fronterera entre Espanya i Portugal. Finalment fixà la seva residència a Biarritz, França, on morí l'any 1907.

tasca consistia en fer servir la seva amistat i el coneixement real de com es procedia a la presa de decisions per intentar afavorir els interessos de la ciutat.

En aquest cas, el nexa de transmissió del comandament de l'alcaldia i la comissió del ferrocarril la exercia Antonio d'Alemany, el qual, periòdicament informava de les seves entrevistes i comentaris de les personalitats amb les qui aconseguia establir contactes.

Per entendre i contextualitzar amb qui parlava, primer cal veure en quina situació es trobava el procediment. Es tractava d'obtenir del ministeri de foment l'aprovació de l'alternativa al projecte que s'havia aprovat a la llei de concessió del 1856 i que l'empresa concessionària desitjava imposar degut a que li permetia construir un trajecte més curt. Tortosa, d'ençà de la resolució de la Junta Consultiva, juntament amb l'Enginyer en Cap de la Divisió de Ferrocarrils de València, José Benito, havien estudiat el trajecte del ferrocarril per Ulldecona i la realització del pont i l'estació el més prop possible dels murs de la ciutat. Calia doncs, que Foment convertís aquella alternativa amb una Reial Ordre de la mateixa autoritat que la que ja havia obtingut el projecte que defensava Campo.

Per antecedents, sabien que el cos d'enginyers de l'estat recolzava la petició de Tortosa (tant el de la Divisió de Ferrocarrils de València, que havia elaborat l'alternativa protortosina del projecte, com l'enginyer en cap de Tarragona, al que s'encarregava de persuadir el diputat per Tortosa a la Diputació, José Brunet). El Ministeri de Marina, també, ja que havia manifestat la seva sensibilitat front les peticions d'auxili al gremi de mar de Tortosa davant l'amenaça que suposaria un pont ubicat aigües avall d'aquella ciutat. Faltava doncs, assegurar l'acord de la Junta Consultiva, que estava presidida pel propi ministre de Foment i, en cas de que Campo apel·lés al Consell d'Estat, assegurar també el seu suport per evitar que aquest ho convertís en un procediment judicial, fet que ocasionaria un enorme endarreriment en la conclusió de la línia.

Aquesta informació ha estat extreta de la biografia que vam escriure en el marc del projecte *Diccionari Biogràfic de Parlamentaris de Catalunya*, coordinat pel grup de recerca d'Història del Parlamentarisme de la Universitat Autònoma de Barcelona.

Pel que fa a Fulgencio Schmidt, aquest fou governador militar de Tortosa FERNÁNDEZ, Daniel: *Anales o Historia de Tortosa. Desde su fundación hasta nuestros días* (1867). Barcelona. Establecimiento tipográfico de Jaim Jepús. P. 239.

De la fase de política de lobby coneixem les negociacions que es produïren des de finals del mes de maig al mes de juliol del 1864, període que va transcórrer entre que l'expedient arribà a la secretaria de la Direcció General d'Obres Públiques, fins que el Consell d'Estat va emetre el seu veredictes el dia 2 de juliol del 1864.⁷⁵

Malgrat que la delegació de Tortosa a componien els senyors Brunet, Vidal, Monné i Alemany fou essencialment aquest últim, en les seves, el qui ens dona notícia d'aquestes activitats a la capital de l'Estat. Així mateix, no amaga que bona part de la feina la feia la influència de Miguel de Bañuelos, qui el va acompanyar per tots els racons d'aquella *Babilonia, dónde no hay más justicia que el dinero*.⁷⁶

Els contactes de Miguel de Bañuelos eren els més extensos i comptava amb el favor de Rivadulla, Saavedra i Clavijo, entre els enginyers de la Junta Consultiva, entre els qui tampoc faltava les primeres personalitats del cos d'enginyers amb càrrecs polítics com Elduayen (subsecretari de Foment) i Ardanaz (del qui es diu que tenia una gran capacitat de persuasió).⁷⁷

Entre les carteres ministerials a les que Bañuelos tenia accés s'hi trobava el ministre d'Estat, Joaquín Pacheco, el president del Consell d'Estat, Alejandro Mon, l'aleshores ministre de Governació, Antonio Cánovas del Castillo i altres. Totes ells informaren al

⁷⁵ Tota la informació sobre contactes i converses entre la delegació tortosina i les personalitats del govern estan relacionades en les diferents cartes contingudes a l'expedient de la Comissió del ferrocarril AHCTE, fons municipal, papers, top 5662.

⁷⁶ Aquesta expressió correspon a la descripció realitzada per Alemany a la carta a l'ajuntament de Tortosa del 29/5/1864. AHCTE, fons municipal, papers. Top 5662.

⁷⁷ Sobre aquests personatges, no tenim gaires notícies, però en canvi varen tenir un paper destacat en el procés, especialment Rivadulla. Rivadulla era tinent coronel del cos d'enginyers de l'exèrcit i ocupava el càrrec del Ministeri de Foment com a oficial de secretaria del 4rt negociat, referent a Ferrocarrils, estudis, construcció i explotació, d'aquí que era el principal receptor de les comunicacions de Tortosa. Igualment, Clavijo (no sabem si era Angel o Francisco, germans, ambdós enginyers i amb la mateixa categoria) i Eduardo Saavedra, de Tarragona eren enginyers en cap de primera classe, i per tant, tenien veu i vot en la Junta Consultiva. També eren enginyers en cap de primera categoria Constantino de Ardanaz i José Elduayen, els quals tenien, tanmateix una menció especial al llistat que no hem pogut interpretar, encara que creiem que es deu al fet de tenir una llarga trajectòria vinculats tant a la Direcció General d'Obres Públiques com a l'Escola d'Enginyers de camins, canals i ports.

Aquests càrrecs els hem trobat o bé per referència directa a la documentació, o bé a la relació de càrrecs de DE PERALES, Agustín (ed): *Memoria sobre las obras públicas en 1864, 1865 y 1866 comprendido lo relativo al personal, asuntos generales y asuntos varios*. (1868). Madrid. Imprenta y estereotipia de M. Rivadeneyra, contretament a la secció de l'obra *Estados num 1 al 17 Relativos al personal de obras públicas en 1º de enero de 1867*. p. 5 i ss. Sobre Elduayen també sabem que va tenir activitat parlamentària en la comissió que treballava per a l'elaboració de la Llei d'Aigües elaborada per Cirili Franquet, fet que el condueix a tenir un nexa i possible influència a través d'aquest enginyer de les Terres de l'Ebre. Disposem d'una biografia política i professional de Elduayen a SÁENZ RIDRUEJO, Fernando: *Ingenieros de caminos del siglo XIX* (1990). Madrid. Colegio de Ingenieros de Caminos, canales y puertos. p. 191-229.

ministre de Foment Augusto Ulloa per indicació de Bañuelos. Tanmateix Alemany també tenia amb ell un cable directe ja que, d'ençà el seu pas per l'exèrcit, coneixia als generals Barrachea y Zábala (aquest últim amb la cartera de Marina l'any 1863) i que ja estava al cas de les peticions de gremi de mar de Tortosa, però que, a més, segons diu, era íntim amic de Ulloa.⁷⁸

L'única institució que va mantenir una actitud més o menys neutral davant les entrevistes amb Alemany fou el Director de la Direcció General d'Obres Públiques, Alonso Martínez.⁷⁹ Alemany va arribar a ell gràcies a la influència de Cirili Franquet.⁸⁰ Malgrat la seva carta de presentació, Martínez es mostrà reservat Tanmateix, no amagà que la reivindicació de Tortosa era atencible i que hi havia motiu per a la seva esperança.

Aquesta resposta donada a finals de maig del 1864 impulsà a la delegació de l'Ajuntament a intensificar els contactes i posar-se al darrera de Bañuelos i altres per trucar a les portes dels principals despatxos de l'Executiu, sent l'entrevista més important, la que es realitzà amb el ministre de Foment. Estant Ulloa previngut de la qüestió a través de Zábala i altres, Fulgencio Schmidt, el Marqués de la Roca, Alemany i Bañuelos li anaren a parlar. Aquest els va rebre amb una predisposició més oberta a parlar sense embuts que no pas el director General d'Obres Públiques. Els advertí que si finalment la resolució de l'expedient es decantava cap a la voluntat de Tortosa, Campo

⁷⁸ La titularitat de les carteres ha estat determinada a partir de mencions directes de persona i càrrec que hom pot llegir a la documentació, i on no figurava, s'ha buscat a URQUIJO GOITIA, José Ramon: *Diccionario Biográfico de Ministros. Relación Cronológica de Gabinetes. Reinado de Isabel II*. A http://humanidades.cchs.csic.es/ih/paginas/jrug/diccionario/gabinetes/index_gabi.htm (consultat el 31/10/2013)

⁷⁹ Malgrat que a la carta del 21/5/1864 (AHCTE, fons municipal, papers. Top 5662) no s'indica el nom del Director General d'Obres Públiques, nosaltres l'hem trobat a partir del pròleg de la *Memoria sobre el progreso de las obras públicas en España durante 1861, 1862 y 1863*, presentada al ministre de Foment per part d'Alonso Martínez, en qualitat de Director General d'Obres Públiques el dia 8/1/1864.

⁸⁰ Sobre Cirili Franquet, disposem de les notes bibliogràfiques que es publicaren a la revista de l'Orfeó Tortosí *La Zuda* l'any 1916 M.: "D. Cirilo Franquet Bertrán" a *La Zuda*, num. 39, any IV. 31/5/1916. Sobre ell, conegut generalment per ser l'autor de la primera llei d'aigües d'Espanya, explica que formà part d'una família liberal que fugí a Gandesa i contribuï a la defensa d'aquesta vila durant la Guerra dels 7 anys. El seu prestigi militar li feu un lloc entre l'oligarquia liberal de Madrid i li aplanà el camí per ocupar càrrecs com a governador civil de Tarragona, Màlaga i Barcelona i el de diputat a Corts diverses vegades, però sobretot la seva influència l'exercia en el ministeri de Foment i sobretot entre el cos d'enginyers. L'autor anònim de la nota biogràfica li reconeix el seu paper en la consecució de la carretera de Vinaròs a Amposta i Tortosa (1845-1854), i per haver estat un dels signants, com a diputat del les províncies interessades, de l'aprovació del projecte de Ferrocarril de València i Tarragona i per haver participat, com hem vist, en la lluita per ubicar el pont junt als murs d'aquesta ciutat.

recorria al Consell d'Estat, i amb ell el pes que suposava tenir una resolució aprovada com era la Reial Ordre de Concessió en base al projecte de 1856.⁸¹

Com amb gairebé tota seguretat la qüestió acabaria davant del Consell d'Estat, calia posar contraforts als consellers, i per fer-ho calia mobilitzar tant als partidaris de Tortosa com als detractors néts de Campo, sent O'Donell el principal exponent d'aquesta oposició. Pel que s'insinua a la correspondència, Campo únicament comptava amb suport incondicional de Luís Mayans, qui aleshores tenia la cartera de Gracia i Justícia i que, des d'aquest càrrec, poc podia fer en aquest afer.

A partir del 10 de juny, l'expedient passà al Consell d'estat i des d'aleshores, la caça de consellers esdevingué la principal dedicació d'un bàndol i de l'altre. El propi Alemany ironitzava que *Campo y Mayans ayer iban como demonios cazando consejeros* però ells feien el mateix des del primer moment: Bañuelos havia anat a la Secretaria d'Estat a entregar cartes a varis consellers i visità al marquès de la Roca per a que ell n'escrigués dues més dirigides a altres consellers. La documentació no indica a qui anaven dirigides, però no hi havia dubte que eren demandes de vot. De fet, Alemany, a una de les cartes a l'alcalde de Tortosa explica que un d'aquests consellers li exigí prudència a Bañuelos, que no fes cap demostració pública de victòria fins que la Reial Ordre no estigués signada, ja que ells no podien dir el que resoldrien i que qualsevol filtració els podria comprometre.

Finalment, el govern, va emetre la Reial Ordre del 2 de juliol del 1864, segons el qual es determinava la obligació de l'empresa d'aproximar el traçat i el pont als murs de la ciutat.⁸² Aquesta Reial Ordre fou consignada pel Govern i el Consell d'Estat, així com d'acord amb les Reials Ordres que havien estat emeses pel Ministeri de Marina, al que havien apel·lat el gremi de mariners de Tortosa, que en cap moment es resignaren a

⁸¹ El repàs legislatiu i les garanties que tenia la empresa concessionaria amb la legislació vigente fou el principal escull de l'argumentari que envià Mariano de Cabrerizo, gerent accidental de la companyia concessionaria al Director General d'Obres Públiques. *Exposición elevada al Ilmo. señor Director General de Obras Públicas por la Sociedad de los Ferro-Carriles de Almansa a Valencia y Tarragona sobre el proyecto formado por el Ingeniero Gefe de la División de Ferro-Carriles de Valencia para aproximar a Tortosa el trazado del Ferro-carril de Valencia a Tarragona* (1864). Valencia. Imprenta *La Opinión*.

⁸² AHCTE, fons ajuntament, papers, top. 5662. Fulletó publicat per l'Ajuntament de Tortosa al 1864 i dirigit a la Diputació Provincial amb els greuges que té la ciutat contra l'Empresa concessionària i amb el que reclama el suport de l'òrgan provincial per fer imposar la Reial Ordre que obligava l'empresa a sotmetre's al nou traçat.

deixar perdre els interessos del comerç marítim de la ciutat. En funció d'això es preveia ordenar l'acatament de les objeccions i el projecte presentat per l'Enginyer de la Divisió de Ferrocarrils i la Junta Consultiva per part de l'empresari concessionari. Aquest projecte preveia el desviament definitiu per Ulldecona i el pont i l'estació als murs de la ciutat de Tortosa, però es cedia en les objeccions de la Companyia al voltant del pas del coll de l'Àguila, fet al que Tortosa no havia posat objeccions i els seus condicionants sobre les característiques tècniques del pont, sempre i quan a seva ubicació fos Tortosa.

Sobre aquesta resolució hi havia dos punts de vista. La visió de la Companyia de Campo, lògicament va veure que s'havia de sotmetre en la qüestió del pont i l'estació, però segons una carta d'al·legació que hem pogut localitzar, s'informa que el projecte alternatiu al de Campo, elaborat per l'Enginyer en Cap de la Divisió de Ferrocarrils de València, no havia passat el dictamen de la Junta Consultiva, malgrat imposar la qüestió del pont i de l'estació. A més, aferrant-se a un dels punts de la Reial Ordre, argumentaren que la Companyia estava autoritzada a presentar la seva alternativa, de manera que en cap cas renunciaren a la seva causa.⁸³ L'altre punt de vista, el de l'enginyer de la Divisió de Ferrocarrils de València i el de la ciutat de Tortosa no contradiu pas aquest punt de vista. De fet, la seva correspondència obvia totalment el fet de que la Junta Consultiva va tombar el seu projecte, però creiem que a Tortosa li era suficient la notícia de que tant la Junta Consultiva com el Consell d'Estat li havien donat suport a la seva demanda.

La notícia fou comunicada immediatament per Bañuelos a la ciutat, adjuntant una còpia de la Reial Ordre. Tortosa va rebre la nova amb gran entusiasme i convocà una festivitat per al 10/7/1864 a la ciutat, amb un repic al vol de campanes, un *Te Deum* d'agraïment a la catedral, i una processó de les autoritats de la ciutat des de la catedral fins a l'ajuntament, on es llegiria el discurs i es proclamaria la notícia a la població.⁸⁴

⁸³ Aquest punt de vista està extret d'un informe posterior, sense data però que ofereix una retrospectiva dels esdeveniments foça clarificadora que la documentació coetània no narra per resultar evident als seus lectors. El contingut que explica fa que la puguem datar de manera intuïtiva l'any 1866. AHCTE, fons municipal, papers. Top 5660.

⁸⁴ AHCTE, fons ajuntament, papers, top. 5662. Carta de Miguel de Bañuelos a l'alcalde de Tortosa del dia 3/7/1864.

9.4.5.3. De la resolució de la Diputació Provincial i el Governador Civil de Tarragona a la Reial Ordre del 7 de febrer del 1866.

La companyia, lluny de resignar-se, seguí en la seva pròpia lectura de la Reial Ordre del 2/7/1864 i proposà el mateix projecte afegint un petit ramal que portava el tren als murs de la ciutat. Aquest projecte, que fou presentat a l'ajuntament per part d'uns comissionats de l'empresa constructora a principis d'abril del 1865 va impulsar a l'Ajuntament a reactivar les maniobres de reclamació: el consistori Tortosí publicà un pamflet dirigit a la Diputació provincial per a que ajudés a imposar l'autoritat que emanava d'aquella Reial Ordre, així com una carta al govern per a que Foment rebutgés aquella proposta tant aviat com els arribés, doncs oferia les mateixes dificultats que els anteriors projectes a la navegació marítima de Tortosa.⁸⁵

A nivell pràctic, la situació es configurava per dos projectes contraposats. El primer era el de la companyia, aquest que els seus comissionats presentaren a l'Ajuntament i que mantenia el pas del pont a la partida de la Soldevila, apartat 4 km de Tortosa, però que li aproximava un ramal fins les portes de la ciutat. I, en segon lloc, el projecte de l'Enginyer en cap de la Divisió de Ferrocarrils de València. Segons les valoracions observades, no introduïa cap variació substancial respecte al presentat abans de la Reial Obre del 2/7/1864, doncs segons l'enginyer no hi havia marge per introduir les modificacions que reclamava el dictamen de la Junta Consultiva quan li va tombar el projecte arran de la Reial Ordre del 2 de juliol. Tant l'un com l'altre, havien de passar per l'examen de la Diputació Provincial de Tarragona i l'enginyer en cap de la Província, segons s'havia publicat a la Reial Ordre del 30/4/1865

Durant els dies pretèrits a la Resolució, arribaren notícies d'una visita furtiva del Marqués de Campo a Tarragona, fet que feu saltar les alarmes a Tortosa, doncs es rumorejava de que s'havia publicat una Reial Ordre que feia un pas enrere respecte els condicionants aplicats a l'ubicació del Pont de la Reial Ordre del 2/7/1864, fet que Bañuelos desmentí taxativament des de Madrid, aprofitant l'ocasió d'informar a l'ajuntament de que ja havia entregat al Ministeri de Foment les exposicions a favor de

⁸⁵ D'aquest pamflet n'hi ha dues còpies: l'una es troba a l'expedient AHCTE, fons municipal, papers. Top 5660 i l'altre al top 5662. L'exposició al govern, datada a 4/4/1865 es troba localitzada a l'expedient top 5659, corresponent a les actuacions de l'any 1865 de la comissió municipal.

les peticions de Tortosa per part del grup del comerç de la ciutat i del gremi de San Telm.⁸⁶

La Diputació Provincial de Tarragona va emetre el seu dictamen el dia 8 de juny de 1865, encara que suposem que la seva publicació fou uns dies després.⁸⁷ A l'acte hi estaven presents representants de la voluntat de Tortosa (els diputats Joan Balaguer, Felip Tallada i Salvador Delsors) i de l'empresa concessionària del Ferrocarril (Andrés de Campo i Antonio Revenga –aquest últim, ara, com a enginyer de la Companyia).

La Diputació va prendre part clarament pel projecte de la companyia concessionària. Els motius que al·legaren eren que aquell projecte preveia un pont amb 18m d'alçada i amb més llum de pas, amb 3 trams de 50m de llum i 2 de 40m, mentre que el de l'Enginyer de la Divisió de València oferia un pont a tocar de la ciutat amb 7 metres i trams de llum de 40. Igualment, el projecte presentat per la companyia reduïa en 2 km el traçat respecte el projecte aprovat a la subhasta de la línia, i la diferència es feia més gran, si hom el comparava respecte el projecte que defensava l'Ajuntament, que era 12 km més llarg.

El dictamen de la Diputació conclouia que 12 km d'estalvi suposaven reduir les despeses de l'estat en 2.880.000 reals i que estalviaria 300.000 reals anuals sobre passatgers i mercaderies en concepte de despeses de kilometratge. A més, les necessitats de Tortosa les creia satisfetes amb el ramal que proposava l'empresa concessionària.

Per contra, l'informe que va emetre el Governador Civil de Tarragona fou favorable als interessos de la ciutat de Tortosa, encara que en desconeixem els detalls degut a que la notícia que en tenim és indirecta.⁸⁸

⁸⁶ AHCTE, fons municipal, papers. Top 5659. Carta de l'Ajuntament de Tortosa a Miguel Bañuelos. 29/5/1865. Les cartes del comerç de Tortosa i l'exposició del Gremi de San Telm foren publicades, juntemnt amb la Reial Ordre del 2/7/1864 a l'edició del diari local de Tortosa *La Voz del Progreso*, a l'edició del 9/6/1865, que presentà el període d'espera de la resolució de la Diputació i el Governador Civil, com un fet de primera magnitud en l'actualitat tortosina del moment.

⁸⁷ Aquest dictàmen fou reproduït a l'edició del dia 3 de juliol del 1865 a les pàgines centrals del diari *La voz del progreso*, publicat a Tortosa. Aquest exemplar acompanya l'expedient del ferrocarril de l'ajuntament de Tortosa del 1865. AHCTE, fons municipal, papers. Top 5659.

⁸⁸ AHCTE, fons municipal, papers. Top 5659. Carta de l'Ajuntament de Tortosa a Miguel Benito i José Rivadulla del 23/6/1865.

Aquest debat crispà molt els nervis de la política regional. Era una qüestió que s'havia debatut a instàncies provincials, i a la premsa portaveu de l'Ajuntament, no es va estar d'assenyalar culpables. A tall d'exemple, és destacable per la seva significació, l'encreuament d'acusacions que va sorgir entre el diari tortosí *La voz del progreso* i el diari reusenc *Diario de Reus*. A la publicació del Baix Ebre no va poder pair fàcilment que alguns dels diputats reusencs de la Diputació no haguessin votat a favor dels interessos de Tortosa, quan ambdues ciutats havien lluitat juntes per aconseguir el vell traçat interior de la línia. Així mateix, el *Diario de Reus* veia amb escepticisme com la ciutat rebutjava un ramal de la línia de València, quan Reus, aleshores l'hagués acceptat gustosament –o almenys això diu–. Era una combinació de defensa dels seus diputats, afins políticament a la línia editorial del diari, però a la vegada una mostra de frustració de les velles aspiracions de nus ferroviari al que anys abans Reus havia aspirat a ser.

En textos creuats durant la segona meitat del mes de juny del 1866 s'exposaren les diferents opinions, però el debat es va apagar progressivament a mesura que la publicació reusenca va intentar treure foc a l'assumpte i reconduí la discussió cap a un dels elements que unien aquelles dues ciutats, l'animadversió cap a la capital de la província. Així, ambdues capçaleres acabarien per salvaguardar les seves bones relacions i apel·lant a la seva aliança en cas de que es donés la oportunitat de crear un nom marc provincial.⁸⁹

Al rebre informacions contradictòries dels organismes provincials, la Direcció General d'Obres Públiques envià una delegació del cos d'Enginyers de Camins, canals i ports a Tortosa per investigar les consideracions a debat in situ, tal i com ho havia recomanat Foment amb la RO del 10 de juliol de 1865. Pocs dies més tard, també es pronuncià el Ministerio de Marina, el qual li preocupava profundament la complaença amb el pont proposat per l'empresa concessionària, la qual, segons l'informe emès per la Diputació tarragonina, no havia entès que la navegació que es veia perjudicada amb el pont no era pas la fluvial, sinó la marítima. Des del pont de barques de Tortosa fins al mar, era jurisdicció marítima, i els vaixells que transitaven aquell últim tram d'Ebre fins la seva desembocadura al Mediterrani no eren pas els vaixells de riu –que també– els que estaven en perill, sinó els llaguts de mar, amb màstil llarg i amb una envergadura i

⁸⁹ Fem referència a l'edició del 3 de juliol del 1865 de *La voz del Progreso* i les edicions del 17 i 28 de juny del mateix any del *Diario de Reus*.

capacitat de transport de mercaderies molt més elevada. El Ministeri de Marina es pronuncià en defensa del gremi de mar de Tortosa el 20 de juliol del 1865, de la mateixa manera que ja ho havia fet els altres cops.

Fins que la Direcció General d'Obres Públiques va valorar tots els informes recollits a principis de febrer del 1866, Tortosa va continuar pressionant a Madrid mitjançant els nous diputats pel districte. La pressió, aquest cop fou dirigida pel nou alcalde, Felip Tallada, i els dipuats el marquès de Atalayuelas (Alfonso de Ayguavives i de León), Pedro Navascues i Mariano Castillo. El primer es mostrà confiat en totes les cartes remeses a la capital del Baix Ebre, afirmant que creia que el Consell d'Estat no seria insensible a les reclamacions de la seva ciutat. Tanmateix, des de l'ajuntament s'envià l'enèsima carta que aquell diputat posà a la taula del Director de la Junta consultiva a través de Fulgencio Schmidt.

Entre aquestes cartes, cal esmentar que prenia progressiva importància un altre tema, que ja feia un parell d'anys que començava a insinuar-se: l'enderroc de les muralles i l'eixample de la ciutat. Creiem que la urgència i la prioritat que tingué la consecució d'una estació de ferrocarril de la ciutat monopolitzà totalment l'activitat política dels representants del territori a la capital de l'estat, i deixà en un segon terme, qüestions de suma importància per al territori durant la dècada dels 60 del segle XIX, com eren la carretera de Gandesa o bé l'eixample urbà. A alçades de l'any 1866, Tortosa ja havia fet tot el que estava a la seva mà per aconseguir el seu objectiu ferroviari, i arribats a aquest punt, les altres prioritats ja començaven a despuntar quan començava a ser massa tard per reivindicar-les.

Així doncs, Tallada insistirà en aquelles darreres cartes cada cop més que Atalayuelas que pressionés per a que es pogués enderrocar les muralles internes de la ciutat, doncs reivindicar l'enderroc del perímetre emmurallat era, en aquell moment, encara un afer totalment impossible. Amb l'enderroc del mur de la Cortadura del barri de Remolins, la ciutat aspirava a aprofitar per construir habitatges els últims espais buits que la ciutat disposava dins del seu cinturó militar.⁹⁰

⁹⁰ AHCTE, fons municipal, papers. Top5658. Carta de Felip Tallada al marquès de Atalayuelas. 20/1/1866.

La conveniencia de dicho derribo [del mur de la Cortadura] bién les es a U. conocida, pues ya que no podemos ensancharnos por las murallas que oprimen la ciudad, la desaparición de la Cortadura permitiría no sólo mejorar el mal paso que allí hay, si que edificar en dicho punto y la replanada [sic], donde podrían albergarse muchas familias que actualmente carecen de viviendas, o tienen que vivir apiñadas.

Atalayuelas expressà que l'exili de Prim suposaria un desapalancament d'aquell afer i que a partir d'aleshores el treball de passadissos al voltant de l'enderroc de muralles seria molt més fluït i *nosotros podremos sacar las ventajas para Tortosa que todas las personas honradas deben esperar.*

Tornant a la qüestió ferroviària, finalment el dia 7 de febrer de 1866 la Direcció General d'Obres Públiques va emetre el seu dictamen dirigit al ministre de Foment. Contemplant tot el *background* generat per les administracions competents (Diputació provincial, Governador Civil de Tarragona, la comissió delegada per estudiar el cas in situ i el dictamen del ministeri de Marina, la Direcció General d'Obres públiques aconsellà a l'executiu que s'aprovés el projecte presentat per l'enginyer de la Divisió de ferrocarrils de València, el senyor Benito, ja que era l'únic projecte que complia amb les prescripcions establertes per la Reial Ordre del 2 de juliol del 1864, mentre que reconeixia el dret a la companyia concessionària a cobrar la subvenció preestablerta per l'augment de kilometratge, de la mateixa manera que hagués succeït si aquell trajecte fos l'aprovat al moment de la subhasta de la línia.⁹¹

L'endemà mateix, Atalayuelas i els altres diputats a Corts pel districte tortosí comunicaren per telegrama la notícia a l'Ajuntament de la ciutat, així com als redactors de les principals capçaleres del municipi: *La actualidad*, *el Diario de Tortosa* i *La voz del progreso*.

⁹¹ AHCTE, fons municipal, papers. Top5658. Còpia de la carta de la Dirección General de Obras Públicas. Ferrocarriles. Estudio y Construcción. 7/2/1866.

9.4.6. Resolució i pròroga final per a la culminació de l'obra.

D'ençà la Reial Ordre del 13/2/1862, les obres entre l'estació d'Ulldecona i la d'Amposta (fent referència a l'Aldea) estaven oficialment aturades, a l'espera de que culminés el procés burocràtic que estipulava la possibilitat de presentar altres projectes alternatius a l'aleshores vigent que pretenia creuar l'Ebre a 3,5 km dels murs de Tortosa. El mateix dia 12 de març de 1865 es posaren en explotació els trams adjacents al tram en disputa, Tarragona-Amposta i Benicàssim- Ulldecona, i d'ençà a aleshores, existia un servei de carruatge que enllaçava les dues estacions terminals al territori.⁹²

Aquesta solució, que havia de ser provisional, acabà sent tota una rutina que s'allargà fins les vespres de la Revolució de Setembre de 1868, i això ocasionà un important cost d'oportunitat per a l'empresa concessionària, doncs molts passatgers i mercaderies optaven pel traçat Madrid-Barcelona per Zaragoza, abans que fer-ho pel litoral mediterrani.

Per això, publicada la Reial Ordre del 2/7/1866 (imposició definitiva del traçat adjacent a Tortosa) l'ajuntament tenia pressa per a que les obres es culminessin el més aviat possible per donar solució de continuïtat al ferrocarril del litoral i poder estrenar l'estació local. Per altra banda, la documentació demostra com entre la correspondència entre l'ajuntament i els diputats a Corts pel Districte, la qüestió de l'enderroc de la muralla interna i l'eixample del Rastre ocupaven una posició progressivament més important que no pas l'afer ferroviari, doncs que estava pràcticament culminat. La qüestió urbana requeria, en canvi, una àmplia campanya de pressió política, ja que esperaven que s'autoritzés la formació de la comissió d'eixample de Tortosa per dedicar-se a un afer d'envergadura comparable a la realitzada amb el ferrocarril.

92 Dirección General de Obras Públicas: *Memoria sobre las obras públicas en 1867, 1868 y 1869, comprendido lo relativo a Ferro-Carriles* (1870). Madrid. Imprenta y estereotipia de M. Rivadeneyra. "Estado que manifiesta, por años, el número de kilómetros de ferro-carril abiertos al público, y el de las concesiones no caducadas, comprendiéndose en él hasta 31 de diciembre de 1869" Parte III. Estados. De la noticia de la posada en explotación se'n feia ressó la *Gaceta de los Caminos de Hierro*, posant en consideració que el dia de la inauguració corresponia al dia que es compilen exactament els 4 anys previstos segons les condicions de la subhasta que fou adjudicada a Campo, al 12 de març de 1861. GCH, any 10, num 11. 19/3/1865, p. 178.

Tanmateix, l'ajuntament es mostrava neguitós perquè els enginyers de Campo seguien realitzant mesures d'acord amb el projecte antic. Per aquest motiu l'Ajuntament intentà fer l'últim impuls per abatre les esperances de la companyia concessionària de poder impulsar el seu vell projecte, per al que intentava guanyar temps.

Val la pena fixar-se amb el procediment, doncs és una mostra més de la voluntat de les autoritats de la capital del Baix Ebre de mantenir una dialèctica directament amb l'estat i saltar-se les autoritats provincials. De fet, respecte la carta que envià l'ajuntament de Tortosa el 13/3/1866, va ser el diputat a corts Pedro Navascués qui li va retornar pel simple motiu de que els ajuntaments no podien tenir relació directa amb el ministeri de Foment. Segons Navascués, aquesta carta havia d'enviar-la al Governador civil de Tarragona, i, si era necessari, calia que estigués verificada per l'enginyer de la província. Des de les instàncies provincials, la petició seria elevada pels canals oficialment estipulats.⁹³

Es tractava d'una instància per a que el govern instés a Campo a accelerar la culminació de les obres corresponents al pont sobre l'Ebre i el tram entre Ulldecona i l'estació de l'Aldea. Un cop la petició arribà al ministeri de Foment pels canals adequats, la instància tingué efecte amb les Reial Ordres del 13 d'abril i la del 10 de maig de 1866, segons les quals, la primera, obliga a l'empresa a reemprendre les obres en funció del projecte aprovat per la reial obre del 7 de febrer del 1866, abandonant així les obres realitzades en base al projecte fins aleshores provisional, i amb la segona, el govern fixava l'última prorroga a la Companyia per entregar les obres, sent la data màxima el dia 30 de juny del 1869.⁹⁴

⁹³ Carta de Pedro Navascués a l'ajuntament de Tortosa. 14/3/1866. AHCTE, fons municipal, papers. Top 5658.

⁹⁴ Comunicacions del Governador Civil del Tarragona a l'ajuntament de Tortosa. 29/5/1866. AHCTE, fons municipal, papers. Top 5658.

9.5. Consideracions al voltant de la construcció i el finançament. El final de l'obra.

Per tal de poder contextualitzar el procés de negociació política, i situar-ho sobre un marc cronològic coincident, hem cregut convenient fer un cop d'ull a l'evolució del procés de construcció del ferrocarril de València a Tarragona, per apreciar les diferents etapes financeres en que es va veure envoltada la societat concessionària de les obres i la propietària de la línia.

TAULA 6.3: Evolució de la construcció del ferrocarril d’Almansa-València-Tarragona. 1852-1868.

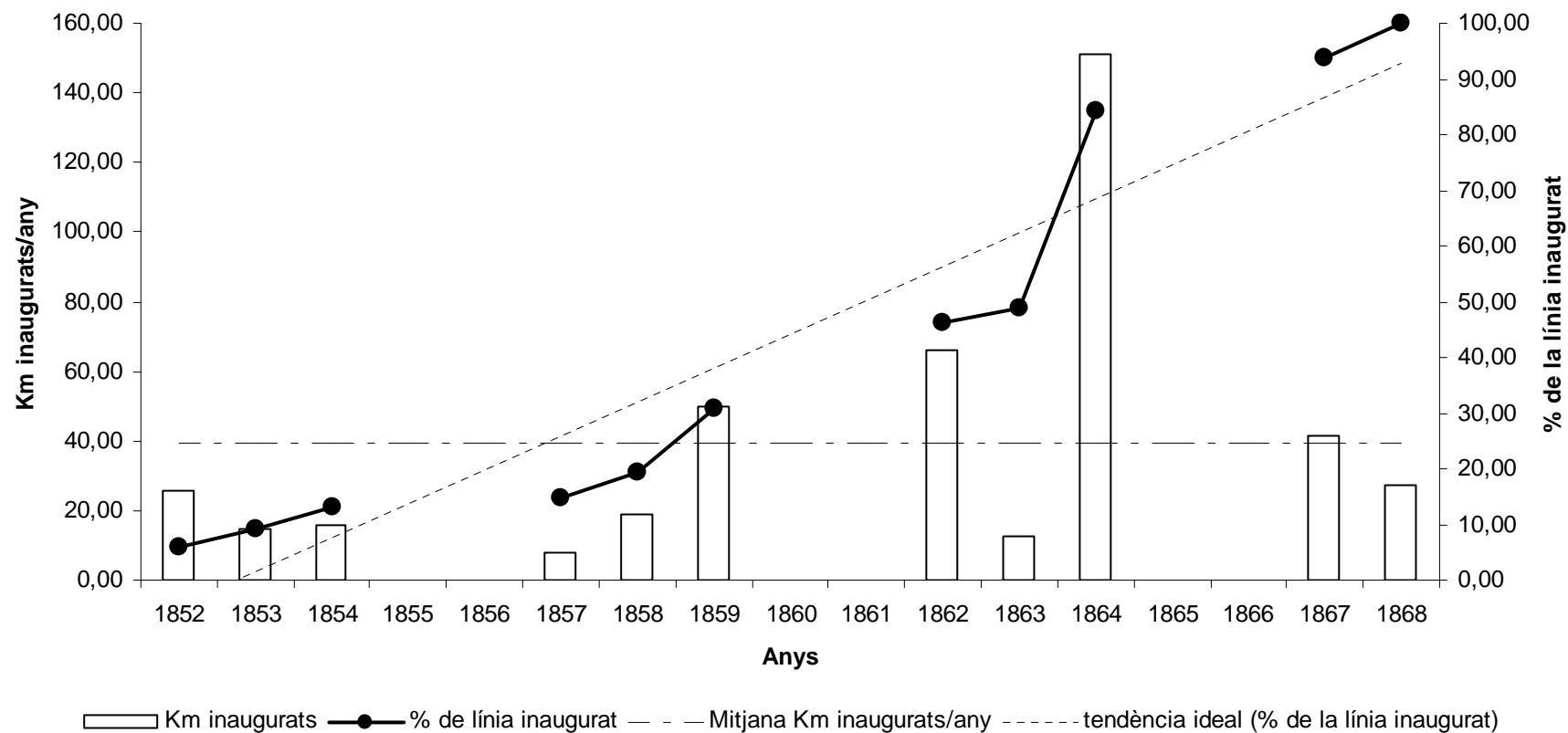
Any	Línia	Tram	Data d'obertura	Km/tram	% km/tram	Km/any	% km/any	Km acumulats/any	% línia inaugurada
1852	Almansa-València	València-Grao	22-març	4,19	0,97	25,45	5,91	25,45	5,91
		Silla-València	24-oct	12,36	2,87				
		Benifayó-Silla	08-des	8,91	2,07				
1853	Almansa-València	Alsira-Benifayó	01-maig	14,70	3,41	14,70	3,41	40,15	9,32
1854	Almansa-València	Manuel-Carcagent	01-jul	8,96	2,08	15,96	3,70	56,11	13,02
		Xàtiva-Manuel	20-des	7,00	1,62				
1857	Almansa-València	Alcudia-Xàtiva	19-nov	7,76	1,80	7,76	1,80	63,88	14,82
1858	Almansa-València	Mogent-Alcudia	19-nov	18,83	4,37	18,83	4,37	82,71	19,19
1859	Almansa-València	Almansa-Mogent	19-nov	49,95	11,59	49,95	11,59	132,66	30,78
1862	Velència-Tarragona	València-Murviedro	02-abr	25,68	5,96	65,96	15,31	198,62	46,09
		Murviedro-Nules	25-ag	22,34	5,18				
		Nules-Castelló	26-des	17,94	4,16				
1863	Velència-Tarragona	Castelló-Benicàssim	16-nov	12,58	2,92	12,58	2,92	211,20	49,01
1864	Velència-Tarragona	Benicàssim-Ulldecona	12-març	81,15	18,83	151,26	35,10	362,45	84,11
		Amposta-Tarragona	12-març	70,10	16,27				
1867	Velència-Tarragona	Ulldecona-Les Ventalles	19-març	6,91	1,60	41,29	9,58	403,75	93,69
		Tortosa-Amposta	08-maig	13,01	3,02				
		Les Ventalles-Ebre	24-des	21,37	4,96				
1868	Velència-Tarragona	Pont sobre l'Ebre i avingudes	19-ag	27,20	6,31	27,20	6,31	430,94	100
TOTAL				430,94	100	430,94	100		

NOTA: Hem detectat un decalatge entre els 430 km que suma tots els trams segons els informes de la Direcció General d’Obres Publiques i els 408,2 que indica Hernández en les taules de l’anex documental de la seva obra. Podem atribuir la diferència de 22,74 la longitud de l’últim tram, ja que al seu treball, les obres culminen al 1867.

FONT: Dirección General de Obras Públicas: *Memoria sobre las obras públicas en 1867, 1868 y 1869, comprendido lo relativo a Ferro-Carriles* (1870). Madrid. Imprenta y estereotipia de M. Rivadeneyra. “Estado que manifiesta, por años, el número de kilómetros de ferro-carril abiertos al público, y el de las concesiones no caducadas, comprendiéndose en él hasta 31 de diciembre de 1869” Parte III. Estados. HERNÁNDEZ, Telesforo: *Ferrocarriles y capitalismo en el País Valenciano 1843-1879* (1983). Valencia. Ayuntamiento de Valencia. Apéndice estadístico num 2. *Datos generales del valor del tráfico y los ingresos de la sociedad del ferrocarril de Almansa-Valencia-Tarragona*.

Elaboració pròpia

GRÀFIC 6.1: Evolució de la construcció del ferrocarril d'Almansa-València-Tarragona. 1852-1868.



FONT: Dirección General de Obras Públicas: *Memoria sobre las obras públicas en 1867, 1868 y 1869, comprendido lo relativo a Ferro-Carriles* (1870). Madrid. Imprenta y estereotipia de M. Rivadeneyra. "Estado que manifiesta, por años, el número de kilómetros de ferro-carril abiertos al público, y el de las concesiones no caducadas, comprendiéndose en él hasta 31 de diciembre de 1869" Parte III. Estados.

HERNÁNDEZ, Telesforo: *Ferrocarriles y capitalismo en el País Valenciano 1843-1879* (1983). Valencia. Ayuntamiento de Valencia. Apéndice estadístico num 2. *Datos generales del valor del tráfico y los ingresos de la sociedad del ferrocarril de Almansa-Valencia-Tarragona*.

Elaboració pròpia

NOTA: S'han contemplat tant la línia d'Almança a València, com la AVT, doncs quan s'inicia el procés que s'estudia al treball, la línia primigènia d'Almansa a València, com la nova concessió, ja s'havien unificat en una sola empresa.

NOTA 2: Per calcular la mitjana de Km inaugurats/any no s'han tingut en compte els anys sense trams inaugurats.

Com es pot veure tant a la taula com a la gràfica precedents, la sumatòria de les línies d'Almansa a València i la de València a Tarragona dona un total de 430,94 kilòmetres, dels quals 132,66 (el 30,78%) corresponen a la línia que busca enllaçar València amb la línia de Madrid a Alacant, per Almansa, i els 298,28 km restants (69,22%) corresponen a la línia que uneix València amb Tarragona, en enllaçaria amb la línia propietària d'unir Tarragona amb la ciutat comtal, i des d'allí, amb la línia de França.

En quant a cronologia, veiem que les obres de la línia d'Almansa es realitzaren entre el 1852 i el 1859, a un ritme mitjà de 15,51 km/any mentre que la línia de València a Tarragona es construï entre 1862 i 1868, assolint una mitjana de 59,66 Km/any.⁹⁵ Això significa que, malgrat les llargues negociacions que comportaren la decisió sobre la ubicació del pont sobre l'Ebre i el recorregut que havia de fer la línia per aquell indret, el ritme de construcció va ser manifestament superior al de la primera línia.

En quant a coeficients de dispersió, les dades de kilometratge per any ens mostren diferents pics que despenen respecte la resta. Veiem-ho sobre la gràfica. Es pot dir que la línia d'Almansa a València té una progressió força més equilibrada que la línia de Tarragona. Això es deu a que els trams també tenen una longitud força més homogènia entre ells, que no pas la línia de Tarragona. Així, mentre els trams de la línia d'Almansa presenten una desviació típica de 8,73 punts, la de Tarragona en presenta una de 18,32 punts, més del doble. Igualment, cal emfatitzar que ambdues línies es veuen afectades per les dues grans crisis que afectaren al sector financer i ferroviari per igual, la de 1856 i la de 1866, les quals queden reflectides a la gràfica pel fet de no poder inaugurar cap tram construït. Entenem això com una evidència d'aturada de les obres en execució.

Quant als anys 1860 i 1861, atribuïm l'espai en blanc a als processos de consolidació de la situació financera, així com el fet de ser el període d'estudi i preparació dels projectes de la línia de Tarragona. Igualment, caldria matisar la forta empenta dels anys 1862 i 1864 i, a efectes de construcció, caldria repartir-los entre els anys precedents, ja que es tracta de la inauguració dels trams més llargs que va construir la AVT: l'any 1862 s'inauguraren els tres trams entre València i Castelló i el 1866 es posà en funcionament

⁹⁵ Aquest càlcul, de la mateixa manera que s'ha mostrat a la gràfica, s'ha evitat comptabilitzar-hi els anys en els quals no s'inaugura cap línia, amb la intenció de corregir l'efecte estadístic causat per unes xifres inexistents, quan a la realitat, que aquell any no s'inaugurés no significava pas que no s'hagués construït res. Igualment, cal esmentar que, mentre a la gràfica s'ha projectat la barra mitjana de km inaugurats/any conjuntament entre les línies de València a Almansa i que en les de València a Tarragona (39,18 km).

la línia entre Tarragona i l'Aldea (que a la documentació apareix designada com l'estació d'Amposta).

9.5.1. Processos de capitalització i finançament de les obres.

Al llarg del present treball, s'ha evitat en la mesura del possible incórrer en una anàlisi excessivament financera de la història de la línia (són diversos els treballs que així ho fan), i s'ha buscat un perfil d'investigació de caràcter més polític que ofereixi una perspectiva més transparent de les relacions entre el món local, el poder central i els poders econòmics. Tanmateix, és inevitable fer un breu esment a la situació financera de l'empresa ferroviària, ja que l'estat financer és l'element fonamental que condiciona l'enduriment de les negociacions i l'evolució cronològica dels fets que s'han intentat narrar.

En efecte, els anys 1860 i 1861 foren un bienni transcendental per a l'estat financer de l'empresa ferroviària. La seva conversió de la societat en la AVT va anar precedida per una modificació del estatuts i la realització de maniobres de consolidació econòmica que el propi Ministeri de Foment els encomanà com a mesures preventives derivades de l'actualització de la legislació vigent em matèria de companyies ferroviàries.

Així, comparant l'estructura de capital de la AVT presentat per Hernández, comparant els anys 1859 i 1861, podem veure com el capital social passa de 85 milions de rals a 94 i com el capital desemborsat ascendeix de 27 milions de rals a 47.

Aquest salt es deu, segons aquest autor, a l'emissió de 50.000 títols d'obligacions amortitzables a llarg termini, garantits per la Societat Valenciana de Crèdit i Foment (qui se'n quedaria 10.000) i que es repartiren entre la subhasta pública, els principals accionistes de la companyia i inversors catalans.⁹⁶ Equilibrada la companyia, les següents emissions d'obligacions anirien destinades a injectar liquiditat a les obres del ferrocarril de Tarragona.

⁹⁶ HERNÁNDEZ, Telesforo: *Ferrocarriles y capitalismo...* (1983). p. 234-239.

Pel que fa als subsidis estatals, cal dir que la llei de concessió del 9 de juliol del 1856 li ofería 240.000 reals/Km construït i en explotació, en base al pressupost subhastat i adjudicat de 217,2 milions.

A la pràctica, aquesta aportació econòmica es realitzà en forma d'obligacions emeses per l'estat, que es feren efectives entre el mes de juny de 1862 i el maig de 1867 i assoliren un valor efectiu acumulat entre 62.474.093 reals i 65.189.064. Aquesta divergència de xifres que Hernández distingeix entre els informes de l'enginyer i els publicats al balanç de 1865 a preu de cotització de les obligacions de l'estat o 73,5 en valor nominal.⁹⁷ En qualsevol cas, l'autor conclou que la societat dels Ferrocarrils d'Almansa-Valencia i Tarragona va percebre entre 64,9 i 65,1 milions amb destí al constructor, José de Campo.

Tanmateix, les subvencions, al ser una variable que es cobrava un cop la línia ja estava en explotació, Campo esgrimí tota la seva nebulosa empresarial per finançar les despeses immediates de construcció.

En primer lloc, cal recordar que Campo es desvincular del seu càrrec com a gerent de la AVT, per esdevenir el constructor de la línia, al ser el licitant que ofería un preu de construcció més econòmic.

Això ho va aconseguir realitzat diferents contractes a preu fet amb terratinents i empreses de construcció, negociant preus sempre per sota del valor pressupostat, encara que el cost real mai apareixia a les escriptures de contractació d'obres o d'expropiació.⁹⁸

⁹⁷ HERNÁNDEZ, Telesforo: *Ferrocarriles y capitalismo...* (1983). p. 252

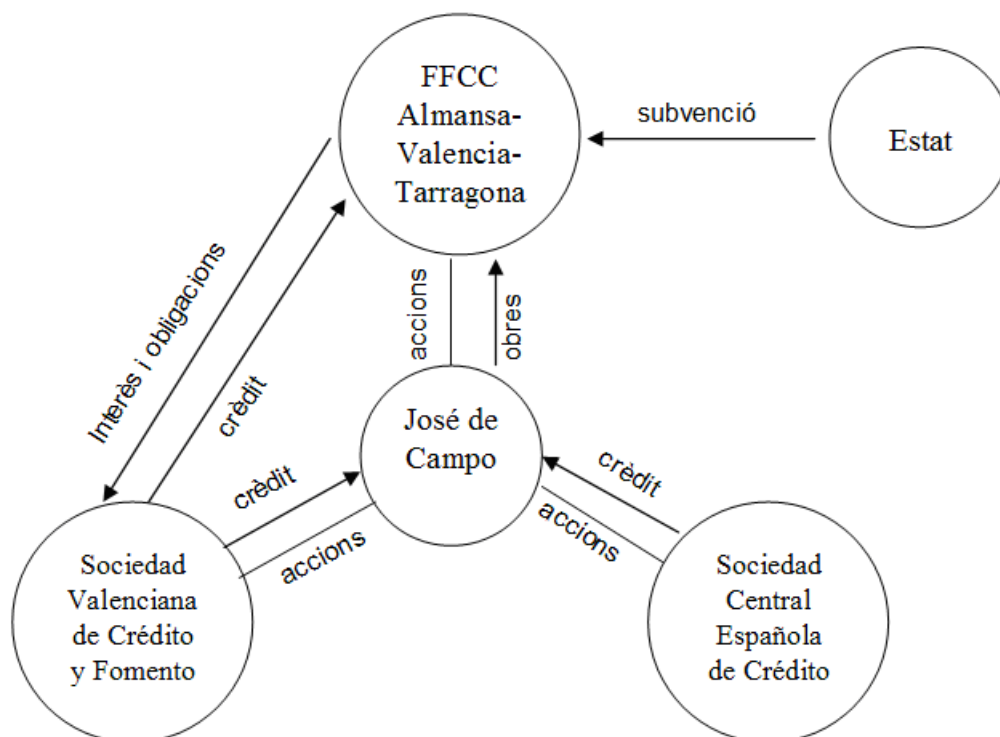
⁹⁸ Una mostra fefaent d'aquesta pràctica la podem trobar als informes que féu l'enginyer de la divisió de Ferrocarrils de València respecte els projectes que presentava la companyia per al tram del pas de l'Ebre. La seva valoració, textualment deia així: *Al ingeniero, indudablemente se les ha dicho, como se le deduce de la memoria, la situación de la sociedad es precaria; no puede construir el proyecto recientemente aprobado y necesita presentar otro lo mas económico posible [...] uno por el valle donde no haya ni desmontes ni terraplenes y resuélvase el problema de manera que satisfaga nuestros deseos.* Aquesta valoració, no exempta de la superioritat moral que avalava l'enginyer Benito un cop el seu projecte fou aprovat per la Reial Ordre del 7/2/1866, mostra que l'economicitat de les construccions sobre les que planava el negoci de Campo foren un dels elements clau que determinaren la llarga pugna per la ubicació del pont del ferrocarril sobre l'Ebre. Aquesta, tanmateix, era una pràctica habitual, i fins i tot permesa com demostra l'extracte d'un dels informes de la Junta Consultiva de camins que defineix el fet de construït per sota dels costos pressupostats a la concessió com *una ganancia legítima a su favor* [del constructor]. Igualment, Hernández admet que l'ocultació dels preus i de les despeses de les contractacions d'obres són deliveradament ocultats dels comptes i balanços HERNÁNDEZ, Telesforo: *Ferrocarriles y capitalismo...* (1983). p. 397

Malgrat que no podia ser el gerent de la companyia ferroviària, seguia sent el principal creditor de la societat, n'era el principal accionista, i a la vegada el client en categoria de constructor. Igualment, Campo estava al centre de l'ala financera de tot l'entramat empresarial, la Sociedad Valenciana de Crédito y Fomento, de la qual n'era, també, el principal accionista. Des d'aquesta posició privilegiada orquestrarà un joc de moviments financers que mantindran sobre la línia de flotació tot el negoci ferroviari, fet que possibilitarà que es construís la línia de Tarragona amb els 4 anys previstos al contracte de concessió de les obres (tret el temps que les obres estigueren paralitzades per la qüestió del pas de l'Ebre)

Sense entrar aquí en el seguiment exhaustiu de les operacions, sí que val la pena destacar l'encreuament d'operacions per posar en evidència la maniobrabilitat de la infraestructura financera creada per José de Campo. Ho plantegem a través del següent diagrama.

ACTE, fons municipal, papers. Top 5658 *Informe relativo al nuevo proyecto de variación entre los kilómetros 178 y 185 en el Ferrocarril de Valencia a Tarragona, presentado por la sociedad concesionaria del mismo*. 7/8/1866 (datació orientativa a partir de la nota del croquis adjunt que indica "aprovado por RO 7/8/1866").

FIGURA 6.2: Holding empresarial controlat per José de Campo a la dècada dels anys 60 del s. XIX.



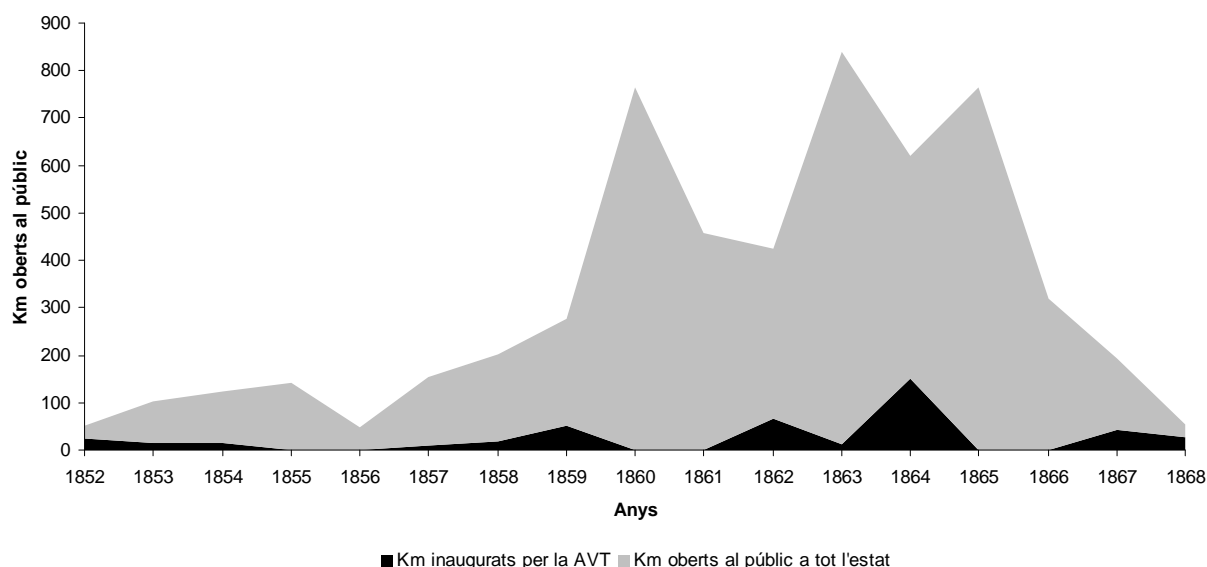
FONT: HERNÁNDEZ, Telesforo: *Ferrocarriles y capitalismo en el País Valenciano 1843-1879* (1983). Valencia. Ayuntamiento de Valencia. p. 257-271. Elaboració pròpia

La complexitat d'aquest holding queda fora de dubte. El que val la pena ressenyar és que la base de la força de Campo era el fet de figurar entre els principals accionistes de totes les empreses que, malgrat ser entitats autònomes, prosseguiren estratègies complementàries entre elles. L'accés al crèdit era el factor de primer ordre necessari per mantenir d'en peus una empresa ferroviària que havia aconseguit suportar, no només la primera gran crisi bancària, sinó que en sortí d'ella amb l'impuls de la construcció d'una nova línia, la de Tarragona. La peça clau era la Sociedad Valenciana de Crédito y Fomento, la qual va negociar bona part del passiu de la companyia ferroviària durant llargs anys, i a més, fou la principal línia de crèdit de Campo, de la qual n'obtení crèdits a llarg termini, de 40 milions de reals, segons Hernández, que l'especulador valencià avalava amb valors del seu control com la fàbrica de gas del Grau de València i amb la garantia de les obligacions de l'estat que la companyia concessionària de la línia li abonaria un cop la línia ferroviària estigués en explotació. Aquesta activitat es consolidaria, a partir del 1864, amb la societat de crèdit que conjuntament amb Luís

Retortillo, fundaria a Madrid per centrar l'activitat especulativa de diferents societats de crèdit, entre elles, la valenciana.

Aquesta forta activitat especulativa i la seva excessiva vinculació a l'empresa ferroviària li acabarien passant factura, doncs la cotització dels seus valors començarien a ressentir-se de tot plegat. Aquesta dinàmica la conduirà, finalment, a la crisi del sector financer valencià que restà pràcticament extingit a partir de la dècada dels anys 70 del s. XIX. Això no obstant, i independentment de les quantitats subscrites, les activitats creditícies –en forma de compra d'obligacions de la societat ferroviària- que presenta Hernández entre el juliol del 1862 i l'octubre del 1865, descriuen perfectament l'impuls en el kilometratge inaugurat dels anys centrals de la dècada del 1860.⁹⁹

GRÀFIC 6.2: Comparativa dels Km inaugurats per la AVT i els Km en explotació a tot l'estat.



FONT: CORDERO, Ramon; MENÉNDEZ, Fernando: "El sistema ferroviario Español" a ARTONA, Miguel (dir.): *Los Ferrocarriles en España. 1844-1943* (1978). Madrid. Servicio de Estudios del Banco de España. P. 124-125. I Dirección General de Obras Públicas: *Memoria sobre las obras públicas en 1867, 1868 y 1869, comprendido lo relativo a Ferro-Carriles* (1870). Madrid. Imprenta y estereotipia de M. Rivadeneyra. "Estado que manifiesta, por años, el número de kilómetros de ferro-carril abiertos al público, y el de las concesiones no caducadas, comprendiéndose en él hasta 31 de diciembre de 1869" Parte III. Estados.

NOTA: Les dades dels km oberts a tot l'estat del 1868 que apareixen representats a la gràfica, a l'obra d'Artola, corresponen a l'any 1869, ja que la xifra corresponent al 1868 és inferior a la dels km oberts per la AVT segons indica la font primària de la Direcció General d'Obres Públiques, la qual cosa resulta una contradicció. La resta de dades són correctes.

Elaboració pròpia.

⁹⁹ HERNÁNDEZ, Telesforo: *Ferrocarriles y capitalismo...* (1983). p. 265.

D'aquesta gràfica, el que més val la pena destacar és la situació contracíclica que manifesta la AVT durant la dècada dels anys 60 del s. XIX. Si bé és cert que la companyia de València a Almansa manté una trajectòria més o menys paral·lela en quant als quilòmetres oberts al públic, la tendència es truncà a partir de l'inici de la dècada dels anys 60, quan els pics de kilòmetres inaugurats per la AVT es contraposen a moments de caiguda de kilòmetres inaugurats.

Fins aleshores, la marxa de la Companyia gaudí dels mateixos avantatges propiciats per promulgació de la Ley General de Ferrocarriles de 1855 i la Ley de sociedades de crédito que perfilaren el règim de finançament adequat (subvenció i crèdit) per a l'extensió de kilòmetres de línia però a partir d'aleshores, el progrés de la construcció de la AVT vindrà condicionada per la disponibilitat de capital de José de Campo i de la Sociedad Valenciana de Crédito y Fomento.

Cal dir, tanmateix, que la gràfica cal llegir-la amb la precaució d'entendre que els anys amb caiguda d'inauguracions possiblement significa que s'estan constuint els trams que s'inaugurarien els anys següents. El que marca la diferència entre la AVT i el comportament general és precisament l'interval de temps que separà la conclusió de la línia d'Almansa, i el procés de reconstrucció social i financera que orquestrà Campo per erigir-se com a soci constructor. En termes quantitatius, l'impuls de trams inaugurats del 1864 s'explica per la poca dificultat i, per tant, el baix cost dels trams del nord de Castelló i els pocs problemes que ocasionà la decisió del traçat de la costa tarragonina, ja que la pugna de Reus per variar-ne el traçat havia quedat exhaurida al tombant de la dècada, just abans de que Tortosa comencés la seva.

Per contra, l'endarreriment dels últims anys, és el reflex del conflicte del traçat, però també de les dificultats per construir els ponts que contenen els barrancs i rieres que pentinen la plana interior del Montsià, i la dificultats que cal superar per connectar Tortosa i l'estació de l'Aldea per la riba esquerra de l'Ebre, el tram que a la font identifica com el Coll de l'Àguila. El repte del pont sobre l'Ebre, serà l'últim element que endarrerirà la conclusió de la línia.¹⁰⁰

¹⁰⁰ La instal·lació del pont metàl·lic sobre l'Ebre va suposar tot un repte per a l'enginyeria ferroviària. Algunes indicacions d'això resten descrites a la *Revista Obras Públicas*. "Puente del Ebro" num 14. 1868, p. 170-171 i "Ferrocarril de Valencia a Tarragona" num 19, 1868. p. 230.

Els costos de construcció i la fi de la construcció del traçat del ferrocarril de València a Tarragona.

9.5.2. Notes sobre els costos de les obres i el final de la construcció de la línia

Tant la documentació consultada com les valoracions que fa la monografia d'Hernández coincideixen en un silenci absolut en quant a valoració explícita del cost de les obres. Existeix, i aquest autor així ho descriu, únicament un balanç de l'any 1866 que permet clarificar els comptes que corresponen a les despeses de Campo com a constructor de la línia de València a Tarragona, i que poc s'assemblaven els pressupostos adjudicats durant la subhasta. Ja s'ha esmentat com Campo va aconseguir adjudicar-se les obres licitant les obres per sota dels costos aprovats per l'estat, i com això s'emmarcava en les seves estratègies de control de l'oferta d'obres al llarg i ample del territori que recorria la línia.

Això no obstant, tota l'habilitat de Campo en allò referent al control de costos, fou insuficient per portar a terme una aposta tant arriscada com aquella, circumstància que encara s'agreuja més amb els conflictes derivats de les variacions de traçat i els costos d'infraestructures de l'envergadura del pont sobre l'Ebre.

Vegem les dades de què disposem.

TAULA 6.4: Costos i pressupostos de la línia de València a Tarragona.

COSTOS PREVISTOS	Reals/Km	Preu TOTAL
Preu d'adjudicació de les obres a Campo	661.850	179.800.000
Part finançada per la Companyia (pagat a Campo)	432.000	117.358.313,8
Part finançada per José de Campo	229.850	62441686,18
Subvenció estatal a deduir (RO 9/5/1856)	240.000	
COSTOS REALS APROX. PER HERNÁNDEZ		
Costos de fàbrica a alçades del 1866		168.600.000
Interessos del capital		55.600.000
TOTAL l'any 1866		224.200.000
Estimació de les obres que falten (interessos no comptabilitzats)		16.400.000
TOTAL COSTOS SEGONS HERNÁNDEZ		240.600.000

NOTA: Hernández realitza els càlculs d'acord amb un traçat de línia d'un total de 271,8 km, sense comptar la línia, ja culminada de València a Almansa.

NOTA 2: La quantitat de 432.000 reals /km és l'acordada segons el traspàs dels drets de concessió i adjudicació de les obres que féu Campo. *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 20/10/1861, p. 655

FONT: HERNÁNDEZ, Telesforo: *Ferrocarriles y capitalismo en el País Valenciano 1843-1879* (1983). Valencia. Ayuntamiento de Valencia. p. 395-396.

Elaboració pròpia.

Aquesta taula mostra l'estat dels costos de les obres de la AVT a alçades del 1866, així com el contrast entre els costos estimats, i els costos reals que Telesforo Hernández pressuposa. Val la pena destacar la part important dels costos d'obra als que la Companyia ha de fer front, que superen als que Campo ha de sufragar. Aquesta circumstància explica el paper de la Companyia concessionària en el conflicte amb Tortosa, conflicte que, a priori, només s'explica a partir dels costos de construcció, ja que els, en termes d'explotació, el fet de que el traçat passés per Tortosa els beneficiava.

En fixarem, tanmateix amb l'estimació de les obres que feien falta i que corresponent al tram objecte del present estudi. Segons el quadre de trams inaugurats, a alçades del 1866 ja només faltava el tram de l'Ebre en disputa, doncs al 1864 ja s'havien posat en explotació la línia entre València i Vinaròs (o Ulldecona) i des de l'estació de l'Aldea (dita d'Amposta) fins Tarragona. Aquest tram que faltava per completar la línia, segons la documentació localitzada per Hernández al fons de l'arxiu de la Diputació Provincial de València, estimaven que ascendiria a uns 16,4 milions de reals.

Amb la documentació localitzada als lligalls de la comissió municipal de Tortosa per a l'afer ferroviari, sabem que a alçades del 1863, el tram entre Vinaròs i l'Ebre estava pressupostat amb un total de 37,9 milions de reals, xifra duplica en escriu els costos estimats per l'empresa, segons Hernández. Ho contraposem, igualment, amb els costos pressupostats a alçades del 1856, segons el pressupost del projecte primitiu de l'enginyer Beatty, per veure com en quin grau evolucionaren els costos en funció de la variació proposada per a que el ferrocarril parés als murs de la ciutat.

TAULA 6.5: Pressupost del projecte aprovat per al tram entre Vinaròs i l'Ebre. Comparativa entre l'estimació de costos del 1856 i 1866.

	Any 1856	Any 1866	% de variació del 1866 respecte el pressupost original
Expropiació	1.254.786	1.854.786	47,82
Esplanació	7.350.315	3.939.460	-46,40
claveguerons	36.373,33	36.373,33	0
clavegueres	105.614,85	188.614,85	78,59
Pontons	1.537.420,05	1.537.470,05	0
Ponts	14.180.525,70	14.180.525,70	0
Increment per doble via	-	5.386.777,91	-
Estacions	274.419,71	1.493.557,71	444,26
Refugis de guàrdies	32.727,36	32.727,36	0
Barreres i passos a nivell	85.250	85.250	0
Telègraf	-	115.098	-
Via	-	6.564.767	-
Balastatge	1.034.956,72	1.034.956,72	0
Direcció d'obres	1.294.639,40	1.454.392,48	12,34
TOTAL	27.187.028,12	37.904.757,11	39,42

FONT: Archivo Histórico Ferroviario, top I/9213 *Proyecto de ferrocarril de Valencia a Tarragona: Sección de Castellón de la Plana al Ebro*. J. Beatty, 1856. I, AHCTE, fons municipal, papers. Top 5663. *Presupuesto del trozo 3º de la 2ª sección entre Vinaroz y el Ebro*. Elaboració pròpia.

TAULA 6.6: Extracte del pressupost del pont sobre l'Ebre. 1863.

Concepte	Preu en reals
Piles grans	1.211.000
Piles petites	2.020.000
Obres d'entrada i trams de ferro armat	4.500.000
TOTAL	7.731.000

FONT: Archivo Histórico Ferroviario, top I/9213 *Proyecto de ferrocarril de Valencia a Tarragona: Sección de Castellón de la Plana al Ebro*. J. Beatty, 1856. I, AHCTE, fons municipal, papers. Top 5663. *Presupuesto del trozo 3º de la 2ª sección entre Vinaroz y el Ebro*. Elaboració pròpia.

La diferència de preus està en consonància amb la confusió i la política manifesta d'ocultisme de costos que en tot moment Campo va practicar, i que, almenys en la part que toca a l'Ebre, durant aquell moment va temptejar, com s'ha explicat, amb la possibilitat de variar traçat a canvi de la subvenció del territori que, segons Tortosa, tenia un topall de 50.000 duros. No obstant, la quantitat era tant ínfima que Campo va desestimar-ne la idea, optant per pressionar al govern per a que, en cas de que acceptés les demandes de Tortosa, aplicués el règim de subvenció a l'augment de quilometratge del traçat, cosa a la que accedí des de la primera resolució e la Junta Consultiva l'any 1864.

Pel que fa al preu dels ponts, podem veure el de l'Ebre suposava una mica més de la meitat del pressupostat (7,7 dels 14,1 milions pressupostats en aquest concepte, segons les dades de Hernández), encara que les nostres fonts primàries indiquen que no existia pas diferència entre el pressupost del 1856 i el del 1866. El pressupost original adverteix que el càlcul de costos del pont era en aquell moment molt discutible, doncs a l'autor de l'estudi de costos li mancaven dades en aquest aspecte.

En qualsevol cas, el quadre comparatiu mostra diferències molt marcades, tant a l'alça com a la baixa, sent especialment remarcable el cost de les estacions, diferència que atribuïm a un diferent càlcul o bé al fet de que en el projecte primitiu, certs costos podien ser computables com a obres de fàbrica. Independentment d'això, el realment remarcable és que ambdós pressupostos, que en cap cas son còmputos reals de despeses, sinó perspectives dels mateixos, segons les estimacions dels responsables del projecte ferroviari, mostren una diferència de gairebé del 40% en tan sols 10 anys. Tals estimacions invitarien a Campo a mostrar-se més bel·ligerant contra tota proposta que passés per modificar els traçats i allargar els costos monetaris i temporals de l'obra.

Si ens referim al pont pròpiament dit, només hem trobat un pressupost orientatiu del 1863, any que distava molt del moment de col·locació de la infraestructura.

Els seu cost real, ara per ara, no el podem concretar. Tenim més informació, en canvi, sobre qui en va ser l'autor. La infraestructura va ser encomanada a per José de Campo a la casa anglesa de De Bergue & Co., els quals tenien tallers a Manchester i Cardiff i la seu social a Londres. Charles de Bergue no era pas un desconegut. Havia instal·lat les

màquines de vapor de la fàbrica de *La España Industrial*¹⁰¹, així com havien estat contractat per algunes companyies ferroviàries espanyoles com ara la companyia del Camino de Hierro del Centro¹⁰² i altres, en tant en quant era expert en sistemes de subjecció de la via.¹⁰³

La instal·lació del pont i la construcció de les piles cilíndriques, Carles de Bergue la va encomanar al seu germà Cornelio de Bergue, el qual es va topar amb repetides dificultats donat la diferent profunditat que cadascuna d'elles requeria per trobar un solament ferm per a la infraestructura. El pont media 224 metres d'extensió, i constava de 6 trams: els dos extrems, de 32 metres i els quatre del centre, de 40 metres. L'estructura metàl·lica es sostenia sobre 5 piles tubulars compostes per dos grans tubs de ferro batut de 3 metres de diàmetre, que es reduïen a 2 a la part superior. Es clavaven al sobre el llit del riu amb una diferència d'entre 6 i 22 metres de profunditat i s'ompliren de formigó. Les columnes estaven coronades per peces de maó amb forma de capitells sobre els que descansaven les planxes metàl·liques sobre les que es sostenien l'estructura metàl·lica. El sistema de piles es provà fins ser capaces de sostenir fins a 9.000 kg de pes per cada metre lineal.¹⁰⁴

La culminació de les proves sobre el pont va marcar la fi de la construcció de la línia a mitjans mes de juny del 1868.¹⁰⁵ Conclòs el pont sobre l'Ebre, ja només restava la inauguració de la línia.

L'acte va tenir lloc el dia 21 de juliol del 1868.¹⁰⁶ Aquell dia, es va realitzar el primer trajecte continuat entre València i Barcelona, encara que, Campo, va decidir fer els actes de celebració a Barcelona. Des de València, anaren amb ferrocarril els Directius de la Sociedad de los Ferrocarriles d'Almansa, Valencia y Tarragona, i La Sociedad

¹⁰¹ GUTIÉRREZ MEDINA, M^a Luisa: “*La España industrial*” 1847-1853. *Un modelo de innovación tecnológica*. Tesis doctoral dirigida per Santiago Riera Tuberols. 1993. Universitat de Barcelona. p. 406

¹⁰² PASCUAL, Pere: *Los caminos de la era industrial* (1999). Barcelona. Edicions de la Universitat de Barcelona. p. 84

¹⁰³ Archivo Histórico Ferroviario, top 13108. *Expediente sobre diferentes sistemas de via. Aparatos de via*.

¹⁰⁴ *Gaceta de los Caminos de Hierro*, any XIII, num 44. 01/11/1868. p. 710-711

¹⁰⁵ REVENGA, Antonio: “Ferro-carril de Valencia a Tarragona. Pruebas del puente sobre el Rio Ebro en Tortosa. 11/8/1868” a *Revista de Obras Públicas*, num 19, 1868. p. 230

¹⁰⁶ Sobre l'impacte de la unificació la línia de València amb la de Martorell, un cop culminat el pont del ferrocarril, cal veure el recent capítol de PUENTE, Gines: “L'explotació de la línia fèrria de Tarragona a Martorell i Barcelona (1865-1875) a AA.VV. *150 anys del ferrocarril de Tarragona a Martorell* (2015). Lleida. Pagès editors. p. 249-276.

Valenciana de Crédito y Fomento, i, a l'Estació de Santa Bàrbara, se'ls hi van unir els directius de la Companyia ferroviària de Martorell a Tarragona i els de la Societat Catalana General de Crèdit, institució que, malgrat no ser present a la direcció de la companyia, sí que participà enormement de la consecució dels capitals necessaris per a la construcció de la línia, sent un dels principals compradors d'obligacions de la ferroviària valenciana.

Tots plegats, creuaren el pont com a primers passatgers de la línia completa a les 9:16 minuts del matí, i arribaren a Barcelona a les 13:30h, on es disposaren a celebrar-ho a la Fonda de les 4 nacions de la Ciutat Comtal. La premsa valenciana i la barcelonina publicaren els detalls de l'acte, i la Gaceta de los Caminos de Herro en reproduí la crònica. Val la pena analitzar-ne el contingut dels parlaments i els seus protagonistes.

La crònica del Diario de Barcelona posava émfasi en l'agermanament de dues ciutats que *con un mismo origen, con un idioma común, tan fecundo como expresivo, como rico en glorias literarias, con una misma historia [...] contribuir a estrechar sus naturales e inquebrantables vínculos*. Tanmateix, el protagonista absolut fou José de Campo, el primer en proposar un brindis en pro a la complementarietat de la rica València i la industriosa Catalunya, així com recordar en tot moment la importància que han tingut els inversors catalans per a la felicitat conclusió de l'obra. Els convidats que seguiren als parlaments emfatitzaren la magnitud i la dificultat de la realització del pont sobre l'Ebre, especialment quan bona part del sector ferroviari estava en plena crisi. Altres destacaren el fet de que per primera vegada a la història, la ciutat de València i la de Barcelona es trobaven separades únicament per 6 hores i 57 minuts. El senyor Planas, director General de la Societat del ferrocarril de Martorell, avançà la necessitat d'un adequat enteniment en quant a tarifes ferroviàries.¹⁰⁷

L'altra cara de la jornada fou el menyspreu total que mostrà Campo vers Tortosa, obviant-la en tot l'acte protocol·lari, malgrat celebrar-se la conclusió del pont sobre l'Ebre. Això tenia una doble lectura: el rancor per les dificultats que aquella ciutat interposà a Campo i el recordatori de l'argument que el capitalista valencià sempre esgrimí contra Tortosa: l'objectiu de la línia era unir els extrems, no està al servei dels

¹⁰⁷ Gaceta de los Caminos de Hierro, any XIII, num 30. 25/7/1858. p. 477-479. Entre els assistents al dinar es trobaven el senyor Planas, director de la societat dels ferrocarrils de Martorell, Lluís Castells, director de la Societat Valenciana de Crédito y Fomento, Senyor Borrell, Laureano Arango i el senyor Amorós, de la Catalana General de Crèdit i Josep Maria Sottier i el senyor Miñana.

interessos locals. El fet de que les autoritats tortosines no fossin invitades a l'acte protocolari, posava a Tortosa al seu lloc.

La festa de la inauguració, tanmateix, els tortosins la celebraren al 8/5/1867, quan arribà el primer tren per la nit, encara que no pogué travessar l'Ebre, doncs faltava construir el pont sobre el riu.¹⁰⁸

9.6. Discussió del capítol.

L'estudi del procés de negociació i execució d'un traçat ferroviari, així com l'impacte polític que aquest generava sobre els territoris per on transcorria ens ha deixat en condicions de discernir processos relacionats amb el pensament econòmic, l'estructura política i les relacions d'escala existents entre els diferents estrats administratius de la Catalunya de mitjans s. XIX. A més, l'estudi del cas tortosí ha completat la investigació sobre el procés de la renovació dels sistemes de transport de la regió, com a part de la globalitat de mètodes a través dels quals es pretenia revitalitzar el sector logístic del Baix Ebre, fortament castigat per les crisis de principis de la centúria i la reorganització dels mapes de transport i comunicacions a mitjans del s. XIX.

Passem tot seguit a enumerar les principals conclusions que hem pogut extreure d'aquest capítol dedicat al ferrocarril:

LA SIGNIFICACIÓ DE TENIR UNA ESTACIÓ DE FERROCARRIL PER A UNA CIUTAT MITJANA. La documentació generada per l'ajuntament i les diferents instàncies administratives que jugaren un paper protagonista en la variació del traçat de la línia fèrria entre València i Tarragona demostren que tenir una estació era concebut, tant per a Tortosa, com per a qualsevol altra ciutat, un element estratègic transcendental per al futur de l'economia de la ciutat i de la regió que encapçala. Poques empreses varen merèixer la unanimitat política i la mancomunació d'esforços dels diferents sectors partidistes que optaven a ocupar el poder a la ciutat. Disposar del ferrocarril ho veien com la principal garantia de que aquell nucli urbà seguís sent un mercat i un espai contenidor d'indústria i comerç, especialment a Tortosa, que des de feia temps, estava percebent els problemes derivats de la seva pèrdua d'influència i de quota de mercat a

¹⁰⁸ L'anècdota de la inauguració i el seu impacte sobre els mitjans locals la va recollir l'anecdotari de Ramon Vergés Paulí, *Les espúrnes de la llar* (1991, reedició). Tortosa. Cooperativa Gràfica Dertosense. Tom 1. "Una efemèride i una anècdota. Inauguració del ferrocarril". p. 216-218.

escala supraregional. Poder extreure les mercaderies per ferrocarril sense haver de fer un trasllat terrestre previ suposaria un important avantatge competitiu respecte aquelles ciutats que hauran de fer un transport intermedi entre l'estació i el peu de mercat. I pel que fa al transport de passatgers, l'estació als peus de la ciutat consolidaria Tortosa com a punt de sortida i arribada dels desplaçaments interregionals, aconseguint així tot un sector de serveis complementaris que anaven des de l'hosteleria fins als telègrafs.

EL TRENCAMENT DE LA CONCEPCIÓ DEFENSIVA DE LA CIUTAT. El debat sobre la ubicació del ferrocarril posà a les instàncies militars en un dilema que hom ho pot intuir a la documentació, encara que no s'esmenta explícitament: per un costat, les autoritats militars els interessava que el pont s'ubiqués prop dels murs de Tortosa per mantenir la concentració dels punts estratègics de defensa del pas del riu; per contra, que el pont i l'estació es situessin prop dels murs de Tortosa era una acceptació, de facto, que la zona del Temple acabaria sent l'eix d'expansió urbana de la ciutat, i que, per tant, tard o d'hora haurien de cedir a les pressions que reivindicaven l'enderroc de les muralles del Temple per eixamplar la ciutat.

LA CONSTRUCCIÓ FERROVIÀRIA COM A REFLEX DE CONJUNTURES ECONÒMIQUES I EVOLUCIÓ DE LES ALTRES LÍNIES. Les lluites que protagonitzaren Reus i Tortosa per la variació de la línia de València a Tarragona, si bé era contra el mateix opositor, el marquès de Campo, cal destacar que es va fer en dos moments diferents, des de l'òptica de la situació interna de l'empresa concessionària de la línia i la resta d'empreses del holding de Campo. Els intents de Reus de convertir-se en l'estació del Camp de la línia fèrria del litoral mediterrani es va veure afectada, tant pel conflicte per la concessió de les línies entre Tarragona i Barcelona –conflicte que enfrontà els empresaris de Vilanova i la Geltrú i els de Vilafranca del Penedès-, com també pels dubtes plantejats en el si de la Junta Provincial de Tarragona. Tortosa, en canvi, va intervenir quan els efectes de la crisi financera dels anys 60 es mostraven amb més agressivitat, i quan Campo era més vulnerable. Aquest, qui no només era concessionari, sinó que creà una altra empresa per ser també qui en llicités les obres a preus extremadament competitius, es va veure obligat a ser receptiu a propostes de col·laboració econòmica dels diferents territoris per on havia de passar la línia. La falta d'acord per aquesta part i la ruptura de negociacions entre Tortosa i Campo traslladà el debat al govern, qui en última instància, havia de tenir l'última paraula.

EL MECANISME D'UN MODEL MIXT DE PROMOCIÓ D'OBRA FERROVIÀRIA.

La postura del govern en matèria de ferrocarrils va quedar definida a partir de la Ley General de Caminos de Hierro (1855) Amb aquesta, Madrid aconseguí el poder d'imposar-se a la voluntat de les iniciatives privades constructores a canvi de subvencionar i garantir la viabilitat econòmica de les línies a través dels recursos obtinguts de les desamortitzacions. Sobre aquesta base legislativa, l'executiu, en aquest cas el ministeri de Foment ratificava els dictàmens de la Junta Consultiva de la Direcció General d'Obres Públiques, la qual tenia present les peticions i els informes de les autoritats polítiques provincials, els memoràndums dels ajuntaments i el criteri de la xarxa d'enginyers que tenia repartit per les províncies. Amb els conflictes derivats del punt de pas de l'Ebre de la línia de València a Tarragona, Tortosa sempre va gaudir del suport de totes aquelles institucions que havien de ser escoltades per la Junta

LES FORMES D'INTERVENCIÓ POLÍTICA. El transcurs de les negociacions pel traçat ens han exposat amb un luxe de detalls força inusual les formes de fer política de l'època amb les que la ciutat de Tortosa aconseguí doblegar la voluntat de l'empresa constructora de la línia i sotmetre-la a la voluntat de la capital del Baix Ebre. El *modus operandi* bàsic que procurà aquesta victòria sobre el marquès de Campo, el concessionari de la línia, va ser sobretot el manteniment d'una connexió directa amb el govern central. El model d'intervenció es podria resumir amb l'accés directe als despatxos de les més altes instàncies del poder executiu, concretament al ministeri de foment i de governació que eren els qui dictaven les Reials Ordres a les que qualsevol companyia ferroviària s'havia de sotmetre. Personatges com Cirili Franquet o Jerónimo de Alemany, enginyers i militars d'alta graduació i amb vinculació amb el territori tortosí i les seves oligarquies, conduïren als diputats a corts de Tortosa i Gandesa a negociar i a aconseguir el favor de les personalitats que estarien presents a les resolucions de la Junta Consultiva. Tenien informació de primera mà i una predisposició a que el govern atengués les seves peticions, cosa que, per exemple, Reus, durant les primeres fases de lluita per a que la línia prengués un traçat interior, no va aconseguir malgrat tenir una personalitat a Madrid de la importància del general Prim.

Aquesta manera d'actuar, que va ser sens cap mena de dubte, exitosa, si es té en compte qui era el rival a batre, una de les personalitats més influents de l'època, creiem, marcà una fita i un precedent de la manera amb que Tortosa es relacionaria políticament amb

Madrid durant el que restaria de centúria i fins i tot les primeres dècades del s. XX. Aquesta relació directa que perseguia obviar les instàncies provincials no era més que el reflex d'un model tradicional de relació amb el poder, hereu sens dubte, de la relació bilateral que Tortosa havia mantingut amb els seus reis des de l'edat mitjana i que mirava per sobre tant les instàncies del Principat, primer, com les de la província de Tarragona després, sent especialment humiliant per a Tortosa aquetsa última, sentiment que compartia amb la capital del Baix Camp.

Amb el ferrocarril Tortosa va salvar l'última oportunitat de continuar vivient del model logístic tradicional de concentrar i exportar mercaderies d'un radi més o menys gran. A més, el ferrocarril, com veurem en els successius capítols, obrirà la ciutat, i suposà, com la resta d'obres que aquesta executà, un factor de creació d'indústries complementàries i un cop acabat, l'estació serà un factor de localització industrial de primer ordre de cara reintroduir el sector secundari o de transformació de productes agraris dins la ciutat. Finalment, un cop la navegació s'haurà extingit del tot, el ferrocarril serà l'única porta de sortida dels dos grans productes transformats que generaria la regió a finals del s. XIX i principis del s. XX: la farina (de blat i d'arròs), l'arròs, i sobretot l'oli. A això, posteriorment s'hi afegirien els cítrics, l'exportació dels quals fou possible gràcies a la velocitat del ferrocarril.

CAPÍTOL 10: LA REVITALITZACIÓ INDUSTRIAL DE LA CIUTAT DE TORTOSA. METAL·LÚRGIA I MOLINERIA MODERNA.

D'ençà la presentació de les crisis dels vells sectors industrials, com el seder o el paperer, en aquest treball no s'havia tornat a abordar l'estat del sector secundari a la regió catalana de l'Ebre. El creixement de la població i la consolidació dels processos de colonització agrària, tant pel que fa a la plana deltaica com a les planes interiors de les actuals comarques del Baix Ebre i Montsià, havien propiciat un increment de la producció agrària, la qual trobà sortida cap als grans centres consumidors mitjançant els sistemes de transport, la millora dels quals ja ha estat àmpliament abordada.

Totes aquestes transformacions, sumades a la construcció de nous equipaments i infraestructures generaren una demanda agregada de serveis i de transformació de productes sense precedents des d'abans de la Guerra del Francès. La conjuntura econòmica alcista de les dècades centrals (a redós de la febre ferroviària) i la crisi d'altres sectors en decadència motivaren la reorientació professional o sectorial d'una nova classe mitjana, desemparentada de la vella burgesia del s. XVIII (que ja s'havia vinculat amb la noblesa i s'havia conformat en viure de les rendes de la terra) i que es constituirà com la nova classe empresarial que impulsarà el que nosaltres hem anomenat revitalització industrial de la ciutat de Tortosa, doncs aquest nucli urbà tornaria a ser l'emplaçament d'activitats de transformació, després que des de finals del s. XVIII el residual sector industrial s'havia refugiat a la perifèria rural de la comarca.

Al llarg del present capítol ens apropiem a aquesta nova realitat industrial, tot buscant el context familiar dels impulsors, el seu origen socioprofessional, i un cop fet, intentar resseguir la història d'algunes de les empreses sorgides en aquest moment, la seva evolució i organització interna. Ens proposem verificar si la indústria urbana seguia ho no les característiques i les deficiències que ja havia experimentat el sector paperer durant el seu renaixement a partir de la dècada dels anys 50 i sobretot 60 del s. XIX, i si aquest així com si seguia les seves directrius, en allò referent a la intromissió de capital extern a la comarca i la progressiva pèrdua de control per part dels impulsors del capital fix i de l'empresa a mans dels socis inversors o creditors. Aquesta hipòtesi serà contrastada sobre dos sectors industrials, per altra banda, poc coneguts i poc estudiats a

la regió si hom ho compara amb la indústria oleícola, per exemple. Aquests són els sectors metal·lúrgic i el sector moliner. S'han triat aquests sectors en un afany de contrastar-los, doncs l'un irromp en aquest context sense disposar de gairebé precedents, i l'altre respon a processos de modernització d'un sector industrial tradicional i de llarga projecció al territori. Amb tot plegat, conclourem el capítol realitzant un exercici de quantificació de les instal·lacions industrials ubicades a l'entorn urbà de Tortosa per determinar si la reurbanització del sector secundari respon a una situació concreta d'alguns sectors o s'enmarca en un procés generalitzat que afecta a la pràctica totalitat del sector secundari.

10.1. La metal·lúrgia, siderúrgia i la construcció de les màquines de vapor.

10.1.1. Una panoràmica local i catalana al sector siderometal·lúrgic.

Vist de la perspectiva global catalana, la valoració que en fa la historiografia del sector metal·lúrgic i siderúrgic català és força migrada, degut, especialment per l'inevitable efecte comparatiu que genera amb el sector líder, el filat tèxtil. Sudrià apunta entre les principals causes, la falta de matèries primeres al Principat, i la debilitat d'un sector financer capacitat per poder capitalitzar un sector industrial d'aquestes característiques, capaç de subsistir, no pas com a indústria complementària, sinó com a sector viable per ell mateix i exportador de la seva producció.¹⁰⁹

Tanmateix, el fet de no poder consolidar els alts forns com el sector líder emergent capaç de fer donar el salt a la segona fase de la Revolució Industrial, això no treu que apareguessin diferents iniciatives arreu del Principat amb el que es donava una mínima sortida a les necessitats de béns de capital dels altres sectors industrials o econòmics.¹¹⁰

Nadal classificà el sector metal·lúrgic català segons els productes produïts, malgrat assenyalar la dificultat d'aquestes empreses per especialitzar-se: la construcció de

¹⁰⁹ Sobre aquesta qüestió, veure les conclusions de SUDRIÀ, Carles: "Desarrollo industrial y subdesarrollo bancario en Catalunya, 1844-1950" a HERNÁNDEZ, Juan; GARCÍA, José Luis (comp.): *Lecturas de historia empresarial* (1994). Madrid. Civitas. p. 261-262.

¹¹⁰ A les conclusions de *El fracaso*, Nadal esposà que Espanya, a alçades de la primera dècada del s. XX, encara no havia assolit l'estadi II de Hoffmann, segons el qual la ratio o proporció de PIB generat per la indústria de béns de capital respecte la de béns de consum no arribava a 1:2,5, sinó que la producció de béns de consum seguia tenint una proporció major. NADAL, Jordi: *El fracaso de la primera revolución industrial en España, 1814-1913* (2009). Barcelona. Ariel. p. 300-303.

motors (màquines de vapor, turbines i motors de gas), la maquinària agrícola i maquinària per al sector agroalimentari, comptadors de gas, màquines de cosir – considerada la primera màquina d'adopció domèstica- maquinària tèxtil, material ferroviari i material per a construccions metàl·liques.¹¹¹ Serà entre aquests sectors on caldrà buscar els models de negoci de la metal·lúrgia tortosina, així com trobar-hi la correspondència cronològica respecte els seus equivalents de Catalunya.

Igualment, des del punt de vista empresarial, les formes d'aparició responen força bé als processos de diversificació i evolució dels sectors productius urbans descrits per Jane Jacobs, en tant que, per a aquesta autora, el fet urbà era el focus i origen de l'activitat econòmica, la seva transformació i la seva eliminació. Els processos a través dels quals les ciutats introdueixen innovacions a l'activitat econòmica (*aparició de nous treballs*, per a Jacobs) ens han resultat especialment il·lustratius per explicar el que succeí en el cas de la metal·lúrgia a la capital del Baix Ebre, especialment els processos de substitució d'importacions, la substitució del treball antic pel treball nou a través de la incorporació de noves maneres de fer un mateix producte, i sobretot el procés d'independització, on des d'una activitat de reparació s'esdevé l'activitat de fabricació pròpia i autònoma, processos a través dels quals es desenvolupà també aquest sector a tota Catalunya. Nosaltres, a més, hem pogut constatar que tals processos de canvi venen força determinats per salts de tipus generacional dins d'un mateix negoci (el fill reorienta l'activitat del taller del seu pare) o bé quan es produeix un canvi de titularitat del taller o negoci.¹¹²

¹¹¹ NADAL, Jordi: "La metal·lúrgia" a NADAL, Jordi (dir.): *Història econòmica de la Catalunya contemporània* Vol. 3. (1991). Barcelona. Enciclopèdia Catalana. p. 161-202.

¹¹² Aquests conceptes apareixen descrits en diferents parts del llibre. Així, la concepció de la ciutat com a ens capaç de transformar l'activitat econòmica i substituir importacions, hom la pot trobar a la pp. 47-60. La substitució de treball vell per treball nou, pp. 72-73. I el procés d'independització, a la p. 76-77. JACOBS, Jane: *La economía de las ciudades* (1971). Barcelona. Península.

Cal denotar, a més, que l'aparició del sector siderometal·lúrgic respon (a una escala menor, però amb la mateixa racionalitat econòmica) a una demanda social que buscava la proximitat d'un servei que fins aleshores no tenia. La substitució d'importacions sobre la que teoritzava Jacobs, la podem trobar implantada des de dos punts de vista diferents: com una desposta a la demanda interna del mercat (com en el cas de Tortosa, on aquest servei era demandat per l'agricultura local) o bé com una aposta estratègica de l'estat per impulsar un nou sector. Aquest últim cas, hom el pot resseguir en el creixement del sector siderúrgic a Euskadi durant la dècada de 1880. La consolidació del sector es produí, segons Fernández de Pinedo, a través d'una aposta estatal per endurir els aranzels sobre la importació de maquinària, actuació que anava dirigida a fomentar el consum d'acer produït a Euskadi front una demanda interna insignificant. FERNÁNDEZ DE PINEDO, Emiliano: "Nacimiento y consolidación de la moderna siderurgia vasca (1849-1913): El caso de Vizcaya" a HERNÁNDEZ, Juan; GARCÍA, José Luis (comp.): *Lecturas de historia empresarial* (1994). Madrid. Civitas. p. 212-215.

Així mateix, els canvis de titularitat o de generació, especialment en una empresa que sobresurt amb èxit, aniran acompanyats de processos d'incorporació de tecnologia, mà d'obra especialitzada, i ampliació de l'espai de treball i dels recursos de capital disponibles. Seran aquests processos els que tot seguit s'intentaran analitzar amb el pas del taller artesanal del ferrer a la instal·lació d'una foneria moderna habilitada per a la construcció de maquinària.

10.1.2. L'espai i els factors de localització industrial del sector metal·lúrgic.

L'espai on la indústria mecànica s'instal·là des de bon començament fou el barri extramurs de Sant Vicent. La Raval de Sant Vicent està situada a la riba dreta de l'Ebre, just davant de les drassanes de Tortosa, a l'altra riba del riu i al costat de la vella fàbrica de betum i els seus dipòsits. Allí, ja des d'antic, era un espai d'indústria i emmagatzematge. A la raval de Sant Vicent i el barri de les Ferreries, contigu a aquest també anomenat barri de la Creu, hi havia ubicat els magatzems de fruites, oli i blat que eren redistribuïts des del mercat tortosí. Era la zona més pròxima a la ciutat, i a l'estar situat tant fora muralles com fora del cap de pont, el preu del sòl era força assequible; es trobava a la vora del ferrocarril i tenia una gran disponibilitat d'aigua, tant per la proximitat del riu, com pel fet de que les cases d'aquests carrers disposaven d'un important nombre de rentadors¹¹³; i, a més a més, a partir de 1869, el barri disposaria de l'abastiment de les aigües de la font de la Caramella, les canonades de la qual passen per allí abans d'arribar al casc urbà tortosí.¹¹⁴

Tals condicions convertien l'espai en la zona òptima per a que s'hi desenvolupés una indústria que requeria un espai i unes condicions que les plantes baixes de la ciutat, on hi havia ubicada la indústria tradicional, no reunien.

Per contra, el barri de les Ferreries i de Sant Vicent era el punt de la població que més afectat havia estat pels conflictes bèl·lics d'ençà el s. XVII, tot el s. XVIII i començaments del s. XIX. A la Guerra dels Segadors, a la Guerra de Successió i la

¹¹³ Veure la columna de *lavaderos* de *Relación de caserios comprendido dentro de las 1.500 varas de la fortificación correspondiente*. Anys 1843-1861. ACA, diversos, comandància d'Enginyers, 591, 2547.

¹¹⁴ Segons Fabregat, la concessió de projecte de canalització d'aigües potables fou adjudicada per la junta revolucionària de Tortosa al 1869 a Diego de León, qui més endavant es va associar amb Jules Carvallo. FABREGAT, Emeteri: "Jules Carvallo" a GIL, Núria: *Ebrencs del egle XIX. Personatges de la història social, política i econòmica del territori ebrenc al segle XIX* (2009). Tarragona. Publicacions URV. p. 70-73.

Guerra del Francès, aquest barri restà arrasat i era especialment sensible a les periòdiques inundacions de l'Ebre.¹¹⁵ Tanmateix, els avantatges i les perspectives de negoci superaren els riscos que hi havia a l'hora d'invertir capitals al barri, especialment a finals de la dècada dels anys 50 del s. XIX i sobretot durant la dècada dels anys 60, quan ja s'estava projectant la línia del ferrocarril de València a Tarragona i la navegació a vapor per l'Ebre començava a funcionar.

10.1.3. Negocis de nouvinguts. Les primeres experiències.

Els primers passos d'aquest sector el donaren persones nouvingudes a la ciutat. Dels pioners en sabem ben poca cosa de les seves etapes inicials, doncs estranyament han deixat ben poca petjada entre els protocols notariais de l'època. Ens referirem als primers anys en base a les breus notes que deixà Francesc Mestre i Noé als anys 30 del s. XX a la revista local *La Zuda*, encara que advertim que aquelles notes no tenen el rigor històric que caldria esperar.¹¹⁶

El primer en instal·lar-se fou Quintí Sendra, maquinista barceloní arribat a Tortosa, segons Mestre i Noé, l'any 1858, quan ell i la seva família s'instal·laren al carrer Om de la raval de Sant Vicent.¹¹⁷ Allí obrí un taller mecànic on es construïren les primeres premses d'oli. Tanmateix, no disposava de foneria, la qual cosa el portà a ser client d'un fonedor reusenc, qui Mestre i Noé anomena Hambó. Aquest, veien que Tortosa no disposava d'un negoci d'aquesta mena, s'instal·là allí, a la vora del seu client, on obrí la primera foneria de ferro colat. El seu establiment restà obert entre 1860 i 1864, any que arran d'un brot epidèmic, un dels seus dos fills morí, fet que el portà a abandonar la ciutat i vendre la foneria a Quintí Sendra.

El mateix any, però, un altre fonedor reusenc s'instal·là a la capital del Baix Ebre. El seu nom era Josep Siré, qui responia a l'ofici de fabricant de maons. Aquest obrí una

¹¹⁵ Les viscicituts que visqué el barri foren ressenyades ja al s. XIX per O'Callaghan al capítol "El arrabal de la Cruz" a O'CALLAGHAN, Ramon: *Anales de Tortosa e Historia de la Santa Cinta* Tomo II. (1886). Tortosa. Imprenta catòlica de Gabriel Llasat. p. 132-134. Pel que fa a la cronologia i les formes d'urbanització al s. XVIII d'aquest barri, cal llegir FABREGAT, Emeteri: "El creixment urbà de Tortosa: 1730-1750" a *Recerca*, 2. 1997. p. 29-51.

¹¹⁶ MESTRE i NOÉ, Francesc: "La primera fundició de Ferro III" a *La Zuda*, desembre 1931. p. 105.

¹¹⁷ Hem trobat referències de la família Sendra –cognom gens habitual– com a comerciants de pólvora i subministradors d'aquest producte a la Junta d'Obres del port de Salou a finals de la dècada dels anys 20, concretament, la figura de Lorenzo Sendra. AHCBC, fons actes municipals, 6943. 2/1/1829.

nova foneria al carrer del costat, al carrer de l'Olivera.¹¹⁸ D'aquet taller, malgrat no poder fer constar quan s'hi va instal·lar, sí que coneixem en canvi que es va ubicar a una casa pròpia de Manuel Estrany. Sense conèixer els motius, en tan sols un parell d'anys, l'any 1866, Siré va vendre la seva nova foneria a Josep Masoni Benaiges, fuster modelista barceloní qui decidí prendre les regnes d'aquell negoci.¹¹⁹

Com veurem, el pla de negocis de Josep Masoni anaven més enllà de la foneria, i el pacte de competència que va signar amb Quintí Cendra aporta una possible hipòtesi sobre la sobtada venda de la foneria per part de Siré, i fins i tot la compra de la foneria d'Hambó (independentment de la tragèdia familiar de la mort del seu fill). Molt probablement, Sendra presentava un tracte força agressiu amb la competència i fins i tot amb els seus subministradors de ferro fos, tot aprofitant el fet de que ell era l'únic client potencial que podien tenir. Ser l'únic taller mecànic en un mercat on hi havia una gran demanda de premses d'oli i instruments agrícoles era, sens dubte, un negoci rodó.

Tant bon punt Masoni posà en funcionament la foneria, arribà el moment de revisar els acords que existien entre l'antic propietari, Josep Siré, i el seu soci-client, Quintí Sendra. Masoni, de bon començament, el mateix any 1866 acceptà posar negre sobre blanc un seguit de pautes, per a un termini de dos anys, que si bé no es poden definir com una escriptura de societat, sí que poden ser considerades unes condicions fàctiques de no agressió entre els respectius negocis, ja que, a més, establien uns termes de tracte preferent i de mútua ajuda.¹²⁰

¹¹⁸ A falta d'un estudi més acurat sobre aquesta família, podem pràcticament assegurar que provenia de la família d'Antonio Siré, manyà, o bé de la *estañeria* de Francisco Siré, amb taller obert al c/ Monterols de Reus. Viñas y Campí. *El Indicador de España y de sus posesiones de Ultramar, ó sea, inscripción general de todas las clases comprendidas en el Subsidio Industrial y de Comercio, las de la Magistratura y Administración y las casas extranjeras que faciliten antecedentes al efecto : almanaque de más de 300.000 direcciones*. 2a ed. 1867. p. 374.

¹¹⁹ L'escriptura de compra la signaren Siré, juntament amb Masoni i Joan Baptista Esteve, un patró de riu tortosí amb el sobrenom de *Redín*, qui participà de la compra aportant la meitat del valor de 16.000 rv que va valer la foneria, tot i que dos mesos més tard, Joan Baptista Esteve li va cedir la seva meitat gratuïtament. Probablement, el seu ajut inicial en la compra era una amortització privada d'algun deute, o simplement li pagà després cedint-li maquinària, o qualsevol altra fórmula que es va mantenir fora de l'estricta escripturació de l'acord. AHCTE, fons notarial. Notari Costa i Abesa. 30/12/1865. Tort484. i del mateix notari, l'escriptura del 16/3/1866 Tort 508.

Entre les pertinences que adquiriren Masoni i Esteve, figurava matèria primera de ferro per fondre, terra mineral i carbó, i entre la maquinària destacava el forn de carbó per al procés de fosa i el corresponent ventilador. Existia, a més, un altre forn més petit, ubicat a la casa de l'altre costat del carrer que servia per eixugar i coure els models per a la foneria.

¹²⁰ AHCTE, fons notarial. Notari Costa i Abesa. 11/12/1866. Tort512.

Entre aquests pactes, es pot discernir una divisió del treball, on Quintí Sendra es reservava les funcions pròpies del sector metal·lúrgic i mecànic, mentre que Masoni, es limitava a la tasca de la fosa de ferro. Acordaren preus fixos de fosa i de preus de la recompra de matèria primera (77 reals el quintar), així com de compra preferent d'eines i peces fetes a mida, on s'especifica que les accions de tornatge, cilindratge i roscatge es cobrarien a 2 reals l'hora per al torn de pols i a 4 reals l'hora per al torn de cilindre. Però potser la condició més interessant fou la d'obligar-se a repartir-se per meitats, els beneficis nets obtinguts entre els dos negocis.

Aquell acord no durà gaire, doncs ambdues parts rescindiren el contracte l'any següent.¹²¹ Segurament, havien sorgit novament tensions entre Sendra i el seu competidor. A més, tot i que no en tenim constància documental, Mestre i Noé ens informa que Masoni comptava amb un soci fonedor, en Baptista Sech, el qual no ens havia aparegut en l'escriptura de compra de la foneria de Siré. Probablement Sech s'incorporà un cop les relacions bilaterals amb Sendra s'acabaren.

Durant la segona meitat de la dècada dels anys 60, tant Masoni com Sendra havien ampliat l'horitzó de la metal·lúrgia a la regió. Les tasques de planxisteria tradicionals havien donat pas la construcció de canonades i boixes, forjaven reixats per a nous edificis, construïen premses per moldre olives amb pes d'entre tona i tona i mitja, Masoni feu un bon negoci construint plats per a la subjecció de les travesses del ferrocarril i, com veurem, començaren a oferir els primers motors hidràulics i de vapor fabricats a la comarca. Vegem tot seguit una mostra dels encàrrecs que rebia la foneria de Masoni.

¹²¹ AHCTE, fons notarial. Notari Costa i Abesa. 11/03/1867. Tort534.

TAULA 7.1: Encàrrecs rebuts i protocolitzats per la foneria de Josep Masoni entre 1866 i 1874. Alguns exemples.

Data	Nom del client	Localitat	Encàrrec	Preu
11/12/1866	Josep Cruells	Roquetes	Motor hidràulic i transmissió per a un molí fariner	800 escuts
26/11/1868	Tomas Bertomeu	Jesús (Tortosa)	Prensa de ferro per a un molí d'oli	580 escuts
09/11/1870	Pedro Ariño	Roquetes	Prensa de ferro per a un molí d'oli	480 escuts
14/12/1870	Pedro Miró	Sant Llàtzer (Tortosa)	Cargol i femella per a una premsa d'oli	160 escuts
21/10/1871	Miquel Gil	Beseit	Cargol i femella per a una premsa d'oli	500 pts.
01/11/1871	Fèlix Mauri	Tortosa	Dues premses d'oli	2.700 pts.
20/08/1872	Joan Gisbert	Tortosa	Una premsa d'oli amb accessoris	1.450 pts
01/01/1874	Fèlix Mauri	Tortosa	Dues premses d'oli	1.700 pts.
19/04/1874	Francisco Royo	Mas de Barberans	Una premsa d'oli amb accessoris	1.250 pts.

FONT: AHCTE, fons notarial. Notari Costa i Albesa (1866-1974). Elaboració pròpia.

NOTA: Simultàniament, la foneria de Sendra podia oferir serveis i productes similars, com ara la màquina per moldre blat i arròs que va vendre a Joaquim Blanch.¹²² Així mateix, al *Indicador de España* de 1867 s'anuncia la foneria de Quintí Sendra com un *gran taller de fundición y construcción de máquinas de varias clases: prensas para la extracción de aceite y del vino; bombas de todas clases, norias, ruedas de varias dimensiones, máquinas para molinos harineros y toda clase de piezas de hierro fundido para adornos y demás*. A més, oferia mobilitat comarcal.¹²³

Al mateix almanac, la foneria de Masoni, no s'anuncia com a tal, sinó que encara apareix indicada com a la *Fundición de José Sirera* (en lloc de José Siré). Creiem que com l'almanac fou editat en base a les dades de la matricula industrial del 1864, es publicà la foneria de Siré, quan la foneria ja havia canviat de mans.

A part de les peces de metall d'ús domèstic, com ara planxes de llars de foc, Masoni també esdevingué el principal productor de la regió de premses d'oli metàl·liques, especialment les columnes de ferro laterals que requerien de l'ús de torn per imprimir la rosca que es necessitava per aplicar la pressió per a la mòlta de les olives. Això va tenir una transcendència que ens resulta difícil de comptabilitzar, ja que va contribuir a la modernització del procés de transformació del que ja era la principal producció agrària de la regió, l'oli.¹²⁴

¹²² AHCTE, fons notarial. Notari Fontcuberta. 04/06/1868. Tort550.

¹²³ VIÑAS CAMPÍ. *El Indicador de España y de sus posesiones de Ultramar...*, 2a ed. 1867. p. 379.

¹²⁴ Ens resulta molt estrany, però, que malgrat la importància que arribà a tenir, cap dels tallers metal·lúrgics fou comptabilitzat a l'Estadística fabril i industrial del partit de Tortosa del 1876. AHT, fons cambra agrària, top. 8001.

A principis del 1869, Masoni amplià les instal·lacions amb la compra de dos solars molt pròxims a la vella foneria, on aprofitant que les cases existents estaven en runes, el preu li resultà barat i, no només s'hi construï una casa tot deixant la que habitava en règim de lloguer des de novembre del novembre del 1868, sinó també construï un nou taller adjunt a la seva nova llar. A partir d'aquest moment, en Masoni ja apareix a la documentació com a resident a la ciutat de Tortosa.¹²⁵

Durant la dècada dels anys 70, els dos propietaris dels tallers metal·lúrgics donaren un salt qualitatiu, i diversificaren les línies de negoci. Ambdós competidors s'introduïren en el sector de la molinaria moderna, model de fàbrica de la qual, els anys immediatament anteriors, ja s'havien realitzat algunes experiències exitoses . Aquest sector s'abordarà més endavant.

10.1.4. El capital local en el sector metal·lúrgic.

El petit cluster metal·lúrgic de la raval de Sant Vicent encara havia de rebre, a alçades dels anys 70 del s. XIX, un nou gran impuls amb la instal·lació dels tallers de la família Sales. Aquest cas és un dels exemples arquetípics de l'evolució del petit artesanat que prosperà a partir de l'augment de possibilitats i projecció professional que oferia el context econòmic en plena ebullició.

En Joaquim Sales i Ferré, procedent de la ciutat de Morella, instal·là un petit taller de serralleria als baixos de la casa que habitava al carrer tortosí de la Llotja, un cop va contreure matrimoni amb la seva esposa tortosina Teresa Eiximeno i Riba.

Tot sembla indicar que provenia d'una família de classe mitjana-baixa, doncs quan es casà amb la seva dona, ni tan sols van poder protocolitzar els capítols matrimonials. No obstant el seu negoci prosperà i a alçades del 1863, ja estava en condicions de realitzar millores en les seves terres, com ho demostra l'increment de preu que s'havia produït en una finca que adquirí al 1855 per 12.000 rv. i que al 1863 era valorada en 25.000 rv. També sabem que finançà els estudis de sacerdoci a Rafel Algueró i Carbó, pel qui

¹²⁵ AHCTE, fons notarial. Notari Costa. 30/03/18698. Tort585 i Notari González. 21/04/1869. Tort 575.

pagava 1.500 rv anuals¹²⁶ i que al 1866 era integrant d'una societat per redimir mitjançant pagament del servei militar als seus fills¹²⁷.

Joaquim i Teresa tingueren 3 fills: en Ramon, l'Ignasi i en Tomàs. Els dos primers germans aprengueren l'ofici del seu pare, mentre que el tercer fill fou capellà i assolí el grau d'arxiprest de l'església de Santa Maria la Major de Morella.

Des de mitjans dels anys 60, en Joaquim Sales emprengué l'activitat més comuna entre les persones que tenien capital disponible, preferentment la cessió de préstecs i la compra-venda d'immobles urbans i rústics. Oferia préstecs que no superaven quantitats de 900 escuts i estipulava normalment un termini d'un o dos anys per a un interès mitjà del 6%. Pel que fa als immobles, comprava cases dins del perímetre emmurallat de la ciutat de Tortosa, evitant els barris perifèrics especulant amb un aleshores més que provable l'increment del preu del sòl. Cal recordar que és a partir dels anys 60 quan la ciutat comença a requerir l'eixample, però encara tardaria molt a ser una realitat. Per aquest motiu, la inversió en immobles era una de les formules més efectives d'estabilitzar capital i obtenir-ne rendes en perspectives de creixement. Pel que fa a les adquisicions de propietat rústica, Joaquim Sales mostrà una especial predilecció per les finques de secà, especialment plantades d'olivera i garrofer.

El seu fill més gran, en Ramon, es casà en primeres núpcies amb Josepa Homedes Franquet al 1864, havent complit els 23 anys.¹²⁸; estimem que en Ramon, juntament amb el seu germà petit Ignasi, continuaren col·laborant amb el seu pare (l'Ignasi serà manyà com Joaquim) però en Ramon decidí reorientar el negoci familiar amb la construcció d'una foneria que treballés a una escala superior del taller del seu pare.

La renovació de l'empresa s'inicià al 1877, any en que la foneria de Masoni entrà en una greu crisi, de la que ja no se'n sortiria. De fet, segons Mestre i Noé, l'any 1876 es produí un greu accident al taller de Masoni, quan explotà una caldera i hi va haver

¹²⁶ AHCTE, fons notarial. Guardiola, Tort407. 15/02/1866.

¹²⁷ AHCTE, fons notarial. Guardiola, Tort509. 15/02/1866.

¹²⁸ Les segones núpcies les realitzà l'any 1871 quan la seva primera esposa va morir. El casament amb Josepa Domingo Sol suposava emparentar-se amb una de les famílies comercials de la ciutat, rúbrica de l'ascens social que havia realitzat aquella família de manyans de Morella. AHCTE, fons notarial. Costa, Tort635. 31/08/1871.

ferits.¹²⁹ Masoni, a partir d'aquell moment decidí traslladar la foneria a Vinaròs on la construcció del port marítim d'aquella vila oferia unes perspectives de negoci comparables a les oportunitats que veié a Tortosa una dècada abans.

Ramon Sales formà una societat juntament amb un dels treballadors que havia treballat a la foneria de Masoni, en Ramon Ginestà, sota la raó social *Sales i Ginestà*, dedicada a la construcció de maquinària i la fosa de ferro, amb un capital social de 13.000 pts. composades per 6.500 pts. en metàl·lic aportades per Ramon Sales i la resta ho completava el valor del torn cilíndric, la màquina de vapor i les eines que aportava en Ginestà. De les 13.000 pessetes del capital, 4.000 foren invertides el mateix dia de la formalització de la societat per comprar els solars i organitzar-ne la foneria.¹³⁰ La societat es preveia d'una duració de 4 anys, amb repartiment de pèrdues i beneficis entre ambdós socis, i sense contemplar la possibilitat d'admetre més socis en un futur.¹³¹

El contracte especificava que seria Ginestà qui es situaria al front de la foneria, que hi treballaria personalment i que cobraria un sou de 10 rv diaris. En canvi, la forja que s'encomanés a l'empresa, continuaria fent-se al taller de Sales, a no ser que fos una obra d'envergadura, la durada de la qual s'estimés superior a 3 mesos de treball; en aquest cas els socis decidirien la viabilitat de traslladar el vell taller de Sales a la nova ubicació de la foneria i unificar definitivament els dos negocis.

¹²⁹ MESTRE i NOÉ, Francesc: "La primera fundició de Ferro III" a *La Zuda*, desembre 1931. p. 105

¹³⁰ AHCTE, fons notarial. Costa i Albasa, Tort775. 31/3/1866.

¹³¹ AHCTE, fons notarial. Costa i Albasa, Tort775. 21/11/1877.

FIGURA 7.1: Anunci de la foneria de Sales i Ginestà. 1881.

GRAN TALLER Y FUNDICION DE HIERRO
 DE
SALES Y GINESTÁ,
 ARRABAL DE SAN VICENTE, OLMO, 4.

Las grandes reformas que hemos efectuado en la fundicion y talleres, nos permiten manifestar a nuestros numerosos favorecedores que seguimos construyendo prensas para vino y aceite con notable perfeccion y economia.

Máquinas para molinos de harina y arroz, y toda clase de objetos de hierro fundido.

Conviene a los compradores de prensas se fijen en la gran rebaja les concedemos de asegurarnos por todo un año, y caso de una ruptura la recomposicion es inmediata y el perjuicio que sufren insignificante.

Somos los únicos representantes en esta de la acreditadísima casa

BACK Y MANSON
 de Londres, célebre por sus perfeccionadas máquinas para la elevacion de aguas con destino a la agricultura.

Daremos cuantas esplicaciones deseen los compradores sobre su mecanismo y precios.

A.—Bomba.
 B.—Valvula de desahogo.
 C.—Valvula de succion.
 D.—Codo.
 E.—Recipientes de aire.
 F.—Colador.
 G.—Tuberia.
 H.—Baos para sostener tuberia.
 I.—Baos para sostener bomba.
 J.—Baos para sostener contraje.
 K.—Contraje.
 L.—Cadena de polea.
 M.—Máquina de vapor.
 N.—Caldera.
 O.—Aljibe de la caldera.

FONT: *El correo de las familias*. 18/09/1881

D'ençà el mes de març del 1877, en Joaquim Sales (pare) ja apareixia com domiciliat a Vila-real i donà la casa i els baixos on hi havia el taller al seu fill, tal i com li havia promès als seus capítols matrimonials, però a més, cedí en arrendament a Pau Pere Laplana els baixos d'una casa que havia adquirit al 1871 per tal d'establir-hi un cafè.¹³² En conseqüència, entenem que el vell taller del seu pare passà a formar part de l'empresa Sales i Ginestà.

El salt qualitatiu el donà el fill de Ramon Sales, en Joaquim Sales Homedes, qui segons Mestre i Noé havia anat a treballar als tallers Alexander de Barcelona, per fer-se càrrec del negoci tan bon punt el seu pare es posà malalt a finals de la dècada dels anys 80 del s. XIX. En un moment no conegut de la dècada dels anys 80 Ramon Ginestà s'escindí del negoci per obrir la seva pròpia foneria, que més endavant ocuparia Baró i després Salvatella. Encara avui, la gent gran de la contrada recorda haver estat client d'aquests reconeguts metal·lúrgics.

¹³² AHCTE, fons notarial. Costa i Albasa, Tort771. 23/03/1877

Els tallers Alexander es constituïren com a societat comanditària l'any 1857, en plena eufòria industrial derivada, segons Nadal, del convenciment de la victòria incondicional del vapor com a energia motriu de la indústria catalana. Els germans Alexander s'associaren amb el capitalista Eusebi Font de Sol (*Font, Alexander i Cia.*) per muntar uns alts forns a Sant Martí de Provençals. Al 1862, el soci Font es retirà, però l'empresa continuà construint motors, un total de fins a 1.006 fins al 1882, vapors fixes i semifixes de 5, 10 i 15 cavalls de potència, sent els menys potents especialment útils per a la molinaria i el bombeig hidràulic. Cal denotar, a més, que els Alexander cap a l'any 1856 havien treballat a València, concretament per a Vicenç Martínez, de Sueca, on construïren diversos molins fariners a vapor que funcionaven, en lloc de amb carbó, cremant la clofolla de l'arròs.¹³³ L'experiència assolida per aquesta empresa no passava desapercebuda a un territori interessat en la mòlta de blat i arròs i el bombeig hidràulic. No hi ha dubte que això va atreure a Ramon Sales per enviar a treballar al seu fill a aquella empresa metal·lúrgica per intentar que aquest es formés i pogués replicar les operacions des de Tortosa estant.

L'experiència de Joaquim Sales –nét- replicà la trajectòria de la seva empresa de mestratge, això és, començar sent una empresa de reparació per acabar creant els seus propis motors i infraestructures metàl·liques. El pas de la reparació a la construcció, és un dels models de desenvolupament de l'activitat econòmica que indicava Jane Jacobs i que Nadal igualment ressenyà al llarg de la seva descripció de l'evolució de la metal·lúrgia catalana.¹³⁴

Així, la metal·lúrgia tortosina passà d'un estadi d'elaboració de estris metàl·lics per a les llars i els pagesos, després s'iniciarien en la reparació de bombes hidràuliques i en la construcció de les primeres premses d'oli i finalment acabaren sent capaços de construir

¹³³ NADAL, Jordi: "La metal·lúrgia" a NADAL, Jordi (dir.): *Història econòmica de la Catalunya contemporània* Vol. 3. (1991). Barcelona. Enciclopèdia Catalana. P. 168-174.

¹³⁴ Les idees sobre els processos de substitució com a motor evolutiu de l'activitat econòmica, traçades per aquesta autora a partir de l'observació de la construcció de bicicletes al Japó, per exemple, pot perfectament complementar-se amb l'afirmació de Jordi Nadal sobre la construcció de les màquines de vapor a Catalunya: *la classe de mecànics moderns ha estat l'efecte, mes que no pas la causa, del maquinisme*. JACOBS, Jane: *La economía de las ciudades* (1971). Barcelona. Península. P. 76-77 i NADAL, Jordi: "La metal·lúrgia" a NADAL, Jordi (dir.): *Història econòmica de la Catalunya contemporània* Vol. 3. (1991). Barcelona. Enciclopèdia Catalana. P. 174.

els seus propis motors i modernitzar el seu producte estrella, les premses d'oli.¹³⁵ Progressivament, aquella innovació tecnològica en la elaboració d'oli acabà per exportar-se, entrat el segle XX, arreu de Catalunya i la resta de les regions espanyoles olivareres, que reconeixien els tallers locals com a centres mecànics de referència en aquesta matèria.¹³⁶

Analitzar amb més profunditat l'evolució d'aquest sector resta com un dels objectius d'investigació a llarg termini, ja que caldrà descobrir noves fonts que ens aboquen més llum de les fins ara utilitzades i que ara per ara, ens deixen orfes d'una perspectiva més endògena de les empreses. Caldria, doncs, trobar fonts que ens ofereixin els estats financers, descripcions més acurades dels processos productius i informació sobre la mà d'obra utilitzada, etc. Per altra banda, continuar la història de la metal·lúrgia més enllà de la dècada dels anys 90 del s. XIX implicaria perdre el paral·lelisme cronològic en la segona part d'aquest capítol i la resta del treball. Tanmateix, l'exposat fins ara, ens resulta suficient com per contextualitzar el moment d'irrupció d'un nou sector industrial, la seva casuística i la seva complementarietat amb les fàbriques farineres modernes que tot seguit analitzarem.

135 A tall d'exemple, podem citar les notícies que Bayerri parafrasejava de la premsa local. *El Diario de Tortosa* del 3/07/1895 destacava que els germans Sales havien inaugurat la primera màquina de vapor vertical construïda per ells mateixos, de pressió mitjana, amb condensador i 16 cavalls de força efectius. I, en segon lloc, destaca els invents i millores que patentà Salvatella segons *La Verdad* del 4/1/1896. Aquest industrial inicià la comercialització d'un producte substitutiu dels anells d'esparg de les premses d'oli tradicionals per discs de metall, resistents a la torsió, més maniobrables, de fàcil neteja i de muntatge i desmuntatge i adaptables a qualsevol tipus de premsa. Aquest invent l'havia posat a la pràctica ell mateix amb el molí que explotava al costat mateix del seu taller, on també utilitzava altres estris inventats per ell com una trituradora i una remodeladora amb la que tractar la pasta oliosa. BAYERRI, Enric: *Historia de Tortosa y de su comarca*. Vol VIII (1959). Tortosa. Impremta Algueró i Baiges. P. 886-888. Així mateix, sobre l'evolució de la construcció i modernització de les premses d'oli a Tortosa, cal veure BARÓ, Paco: *Evolució i tècnica en l'elaboració de l'oli d'oliva: Els molins i les premses* a AA.VV.: *Terres de l'Ebre, terres d'oli* (2000). Roquetes. Ajuntament de Roquetes. p. 55-67.

¹³⁶ Un exemple d'estudi de l'exportació del model de cultiu i de implantació a altres indrets d'Espanya de la tecnologia per produir oli generada a Tortosa, el podem trobar a ESPUNY, Ana: "Los Espuny y la producción olivarera en Osuna" a *Cuadernos de los Amigos de los Museos de Osuna*, 8. 2006. p. 66-68.

10.2. La molinaria moderna.

La disponibilitat de maquinària i l'aparició d'un sector industrial agroalimentari que transformés, no només les produccions d'oli, sinó també les de blat i d'arròs en farines amb les que elaborar pasta i sèmols foren processos que es retroalimentaren mútuament. Les demandes d'aliments preparats i amb períodes de caducitat llargs per part de les grans aglomeracions urbanes obrí tot un mercat a la regió de Tortosa, on la presència de l'estació de ferrocarril afavoria l'exportació d'aquest tipus de productes.

10.2.1. El canvi de conjuntura en els sectors blader i fariner.

A més, apreciem un canvi de tendència important pel que fa al subministrament de farines. Si bé és cert que Tortosa, des de antic, era un punt de concentració de farina provinent de l'Aragó i del Maestrat, aquesta circumstància canvià substancialment a partir del moment en que els mercats agroalimentaris es transformaren a escala global; el recorregut tradicional de la farina s'estroncà a l'Ebre¹³⁷ degut al ferrocarril, i per contra, les polítiques lliurecanvistes afavoriren l'entrada dels blats de l'Est del Mediterrani i els nordamericans que convertiren les ciutats tradicionalment deficitàries de blat, amb autèntics productors de farina, com ara el nucli fariner de Sant Martí de Provençals.¹³⁸ La resposta a tal circumstància fou, per un costat, l'aspiració a ser una de les portes d'entrada a Catalunya del blat estranger, i, per altre organitzar un sector industrial capaç de produir la farina que, no només requeria la població creixent de la comarca, sinó també convertir les farines amb un producte d'exportació cap als

¹³⁷ Antigament, Tortosa es reservava una part de les exportacions aragoneses de blat per a consum propi. Una mostra d'aquesta pràctica l'hem conservada a l'AHCTE, fons ajuntament papers, top 55, caixa 11711: *Libro en que deben continuar las partidas de trigo que se sacarán del monton del Real Posito establecido en la presente ciudad de Tortosa* (1759-1794). Per contra, arribats al s. XIX, segons un informe sobre l'estat de la navegació documentat –però no citat– per Grau i Sorribes del 1868 deia que *las pocas harinas que para el consumo de Tortosa salen desde Zaragoza...* i ja al 1906, el pas per la resclosa de Xerta només havia registrat 2 tones de blat i 49 de farina. GRAU, Josep Joan; SORRIBES, Jesús: *L'economia del Baix Ebre Vol II. Els antecedents històrics* (1985). Barcelona. Caixa d'Estalvis de Catalunya. p. 152.

¹³⁸ Quant a la conjuntura i la formació del mercat nacional blader arran d'un sistema proteccionista, i com posteriorment, aquest mercat s'obrí a les produccions internacionals, veure GARRABOU, Ramon; SANZ, Jesús (ed): *Historia agraria de la España contemporánea. 2. Expansión y crisis (1850-1900)*. (1985). Barcelona. Crítica. p. 58-62. Sobre l'especialització del barri de Sant Martí de Provençals de Baarcelona en la producció de farina, cal veure NADAL, Jordi; TAFUNELL, Xavier: *Sant Martí de Provençals: pulmó industrial de Catalunya* (1992). Barcelona. Columna.

principals nuclis de consum.¹³⁹ En qualsevol cas, Catalunya es convertí en una regió exportadora de farina, i a partir del 1885 Barcelona superà a Santander com a principal centre exportador d'aquest producte, nodrint el mercat valencià i andalús, que passaren de ser una regions exportadores a importadores d'aquest producte. Catalunya havia pres la iniciativa aplicant un cop més, i per primera vegada de manera exitosa, el model de producció fabril.¹⁴⁰

Per altra banda, a l'Ebre, durant la dècada dels 60 del s. XIX, ens troben en un moment en que la construcció dels canal encara era recent i l'adaptació dels cultius de secà com el dels cereals al cítric es faria de manera progressiva. Al sector moliner tradicional, a més, podia reconvertir-se cap a la mòlta de l'arròs sense gaires despeses econòmiques. L'arròs era el cultiu que començava a implantar-se a l'hemidelta dret durant la dècada dels anys 60 –segons Fabregat, les primeres experiències foren al 1859 a la finca de Jules Carvallo, tot i que durant els anys següents el cultiu es va estendre entre els demés propietaris- i malgrat algunes oposicions als moments inicials, es consolidaria com el monocultiu dominant a les noves terres de regadiu guanyades per la mateixa canalització de l'Ebre.¹⁴¹

¹³⁹ Existeixen dues peticions gairebé simultànies del 1861, tant del port de Sant Carles de la Ràpita, com el de Tortosa per a que el Ministerio de Hacienda els elevés a la categoria de ports de segona classe, per poder participar del comerç exterior. AHT, fons Cambra Agrària top188 i 189. *Sobre la habilitación de la duana de San Carlos a 2ª clase i Expediente Pidiendo el Ayuntamiento de Tortosa se habilite la Aduana para la clase de segunda de Capitanía al extranjero*. Tanmateix, va ser el port de Vinaròs qui més es beneficià de la importació de blat que arribaria a Tortosa a través de la línia del ferrocarril: *El Correo de Tortosa*, 5/10/1882, p.3

¹⁴⁰ Sobre les causes de l'endarriment que manifestà el sector fariner espanyol a l'hora de reconvertir-se des d'un sector industrial tradicional a un basat en el sistema fabril, cal veure MORENO, Javier: "Los incios de la producción fabril de harina en España (1770-1801)" a *Revista de Historia Industrial*, 1. 1992. p. 181-187.

¹⁴¹ Pel que fa a la introducció del cultiu de l'arròs al delta de l'Ebre, veure FABREGAT, Emeteri: *L'impacte de l'arròs. El delta de l'Ebre al 1860* (2006). Benicarló. Onada edicions. Especialment, pp. 41-63. Així mateix, en quant a l'oposició a l'arròs al delta, és ressenyable les intervencions de Miguel de Bañuelos al Congrés dels Diputats durant la primera meitat del 1862 arran de la sol·licitud de diversos veïns dels districtes d'Amposta i Sant Carles de la Ràpita per tal de que es prohibís el cultiu de l'arròs. Aquesta petició s'emmarcava en l'evidència dels efectes nocius que havia tingut la implantació d'aquest cultiu sobre la salut dels veïns del territori, la mortalitat dels quals s'havia incrementat de manera considerable arran de l'efecte de malalties derivades de l'estancament d'aigües. Per contra, Laureà Figuerola i el ministre de Fomento Posada Herrera defensaven el dret dels propietaris d'implantar el cultiu que més rentable els resultés, de la mateixa manera que s'estava portant a terme a València. *Diario de sesiones del Congreso de los Diputados*. Discursos del señor Bañuelos, 24/1/1862, p 710; 26/04/1862, p. 2112, 2115 i 2120 i 03/04/1862, p. 2214 i 2216.

Vegem tot seguit una perspectiva quantitativa del número de molins i fàbriques farineres, i la producció bladera local i regional a partir de dades de l'Estadística fabril i agropequària de Tarragona dels anys 70 del s. XIX.

TAULA 7.2: Molins fariners a Tortosa i el seu partit judicial. 1876.

A	B	C	D	E	F	G
Sancho Gil, Antonio	Alcanar		Hidràulica	5	200	9.000
Fibla Castell, Joaquim	Alcanar		Hidràulica	5	200	9.000
Castell Castell, Lluís	Alcanar		Hidràulica	5	200	9.000
Martí Basco, Juan	Alfara	1856	Hidràulica	2	30	640
Fontanet García, Joaquin	Alfara	1856	Hidràulica	2	30	640
Adell Sabaté, Julian	Alfara	1856	Hidràulica	2	22	450
Barberà Pujol, Mariano	Alfara	1850	Hidràulica	2	40	825
De la Elguera, Evaristo	Amposta	1869	Hidràulica	8		
Satorras, Antonio	Benifallet		Hidràulica	3	25	450
Pículo Español, Tomàs	Xerta		Hidràulica	50	1.800	40.000
Marquès de Campmany	Xerta		Hidràulica	24	900	20.000
Ferrer, Vicente	M. de Barberans	1712	Hidràulica	3	170	3500
Basco, Domingo (vídua)	Paüls	1870	Hidràulica	3	42	840
Marquesa de Ayerbe	Paüls		Hidràulica	3	45	890
González, Mariano	Tivenys	1870	Hidràulica	6	7.700	153.600
Joaquim Cachot (vídua)	Tortosa	1867	Hidràulica	30	9.800	196.000
Pons i Baulenas	Tortosa	1872	Vapor	60	19.600	392.000
Piñol i Moresó	Tortosa	1869	Hidràulica	28	9.800	196.000
Masoni Benaiges, José*	Tortosa	1870	Vapor	12		
Castell Querol, Bautista	Ulldecona	1800	Hidràulica	3	125	2.500
Palau Beltran, Ramon	Ulldecona	1759	Hidràulica	3	125	2.500
Castell Ferré, Ramon	Ulldecona	1836	Hidràulica	3	125	2.500
Castell Castell, Lluís	Ulldecona	1865	Hidràulica	3	125	2.500
TOTAL					51.104	1.042.835

A: Nom del fabricant o industrial
 B: Localització
 C: Data d'establiment
 D: Força motriu
 E: Cavalls de força instal·lats
 F: Mitjana de producció anual en hectòlitres
 G: Valor de la instal·lació, en pessetes.

NOTA^(*): Aquest molí no figurava a l'Estadística, però apareix al Registre de cases, fàbriques i molins d'oli de l'any econòmic 1874 de Tortosa. AHCTE. Fons Municipal. Top. 1980.
 FONT: Estadística fabril i industrial. 1876. AHT. Fons Cambra Agrària. Carpeta 8001. Elaboració pròpia.

De tots aquests molins, podem distingir, els vells, és a dir, els que provenen del s. XVIII i fins les tres primeres dècades del s. XIX, i els nous, els apareguts a partir del 1840. Fem aquesta distinció per denotar els que varen aparèixer fruit de les transformacions

del mercat, dels que simplement recollien les necessitats pròpies d'una situació d'antic règim.

Pel que fa a la producció de blat, disposem de les estadístiques agropecuàries del 1876, les quals revelen quin era el pes específic de la producció del blat a escala comarcal i el pes en el conjunt de la província. Segons aquesta font, el partit de Tortosa, produïa 37.487 hl de blat, el 25,47% de tot el blat de la província de Tarragona.

TAULA 7.3: La producció de blat per partit judicial a la província de Tarragona. 1876.

Partit judicial	Blat (hl)	%
Falset	9.676	6,57
Gandesa	23.369	15,88
Montblanc	26.244	17,83
Reus	4.921	3,34
Tarragona	7.910	5,37
Tortosa	37.487	25,47
Valls	18.731	12,73
Vendrell	18.833	12,80
TOTAL	147.171	

FONT: Estadística agropecuària del fons de la Cambra agrària de Tarragona. AHT. Top 8001. Elaboració pròpia.

Les dades sobre la superfície dedicada, no són tant precises, degut a que la font no distingeix entre el tipus de sembrat de secà al que es fa referència, pel que la xifra inclourà les explotacions de blat, civada, ordi i sègol. Tanmateix, podem fer una correlació a partir del volum de producció en hectolitres, tot admetent un marge d'error força ampli, doncs cal tenir en compte les diferències de volum i de productivitat que té cada hectàrea de terra en funció del tipus de cultiu.

TAULA 7.4: Estimació de les hectàrees dedicades al cultiu del blat a partir dels volums de producció. 1876.

	Ha de sembrat de secà	Blat (ha)	Ha de blat respecte els altres sembrats de secà (%)
Falset	5.440	1.396,40	25,67
Gandesa	8.191	2.598,14	31,72
Montblanch	8.712	2.826,53	32,44
Reus	1.589	439,05	27,63
Tarragona	1.585	641,17	40,45
Tortosa	6.189	3.011,79	48,66
Valls	3.773	1.654,35	43,85
Vendrell	4.921	1.980,15	40,24
TOTAL	40.400	14.547,58	

FONT: Estadística agropecuària del fons de la Cambra agrària de Tarragona. AHT. Top 8001

La producció de blat del partit de Tortosa constituïa el 25% de tota la producció provincial amb 37.487 hl i un total de 6.189 ha dedicades. El partit de Tortosa, era, de tots els partits judicials de la província, el qui tenia un major percentatge de superfície dedicada, on el cultiu del blat ocupava gairebé el 50% (48,66%) del total de superfície del sembrat considerat de secà. L'altra meitat, s'ho repartien la civada, l'ordi i el sègol.

És difícil deduir la distribució geogràfica dels conreus bladers, però analitzant les estadístiques de producció per municipis del partit, es pot apreciar com el municipi de Tortosa encapçala la producció del seu partit judicial amb un 19,79%, seguit de Roquetes, amb un 17,21 i del Perelló amb un 14,24%. La mateixa tendència de localització és confirma amb els exemples de la Sènia i Benifallet, encara que amb menor mesura, dons la seva producció no arriba al 10% del total.

TAULA 7.5: La producció de blat al partit judicial de Tortosa per municipis. 1876.

	Blat (hl)	%
Alcanar	350	0,93
Aldover	80	0,21
Alfara	1.090	2,91
Amposta	1.000	2,67
Benifallet	2.820	7,52
La Sènia	3.330	8,88
Xerta	626	1,67
Freginals	47	0,13
Galera	270	0,72
Ginestar	356	0,95
Godall	385	1,03
Mas de Barberans	1.287	3,43

Masdenverge	1.150	3,07
Paüls	474	1,26
Perelló	5.340	14,24
Rasquera	174	0,46
Roquetes	6.450	17,21
Sant Carles de la Ràpita	318	0,85
Santa Bàrbara	215	0,57
Tivenys	1.706	4,55
Tortosa	7.420	19,79
Ulldecona	2.600	6,94
TOTAL	37.488	

FONT: Estadística agropecuària del fons de la Cambra agrària de Tarragona. AHT. Top 8001. Elaboració pròpia.

Així doncs, podem concloure que en ple procés de consolidació del nou sector fariner a la dècada dels anys 70 del s. XIX, Tortosa disposava de les instal·lacions farineres més modernes del seu partit judicial, tenia instal·lats el 49% dels cavalls de força dedicats, controlava el 76,70% de la producció de farina del partit i el 75,17% del capital industrial instal·lat. Si ho comparem amb la situació existent una dècada endarrere, el canvi havia estat absolut, doncs l'estadística de *La Guia fabril e industrial* no informa de cap molí fariner a la ciutat de Tortosa, malgrat que el sector ja ocupava la segona posició en el rànquing del capital industrial existent a la província, només superat pel sector cotoner.¹⁴² Amb aquestes dades podem concloure que, almenys la localització d'aquest sector industrial s'havia reubicat al context urbà i la seva perifèria immediata de manera clara.

A més a més, el sector primari també responia a aquest partó de semiespecialització regional, doncs, si ampliem el marc de referència, no al partit de Tortosa, sinó a la província de Tarragona, hem observat com el partit de Tortosa produïa el 25,47% de tota la producció bladera de la província, sent el partit que més en produïa, albergant, no obstant el 20% de tota la superfície provincial dedicada a aquest cultiu, la qual cosa significa un índex de productivitat agrària força elevats.

¹⁴² JIMÉNEZ Guitied, Francisco: *Guia fabril e industrial de España. Publicada con el apoyo y autorización del Gobierno de S.M.* (1862). Barcelona. Libreria Plus Ultra. p. 152-163 (estadística de Tortosa, p. 160). Segons aquesta font, la indústria farinera representava en el conjunt de la província de Tarragona, un capital de 7.520.000 reals i 3.520.000 més en edificis, maquinària i capital flotant.

10.2.2. El sector fariner mogut per força hidràulica.

Centrem, tot seguit, l'anàlisi en aquelles empreses farineres que optaren per emprar l'energia hidràulica com a força motriu de les seves empreses.

10.2.2.1. La canalització de l'Ebre i l'energia hidràulica.

Si bé les fàbriques de fideus o sèmols no requerien de grans inversions de capital fix, les modernes fàbriques de mòlta ja suposaven uns costos en maquinària i instal·lació que no estaven a l'abast de tothom. La molinaria moderna implicava escollir, primer que res, la font d'energia. A la dècada dels anys 60, n'hi havia dues de conegudes, tot i que en aquell moment l'opció escollida majoritàriament era la hidràulica degut a les possibilitats ofertes per la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre.

Durant la segona meitat del s. XVIII i la primera meitat del s. XIX aparegueren empreses interessades en l'aprofitament dels torrents sorgits de les fonts dels Ports, com ara, les fàbriques de paper, martinets, molins d'oli o també els molins fariners, arribats als anys 60 del s. XIX, va aparèixer una nova oportunitat d'aprofitament de l'aigua, el curs fluvial més important del territori, el riu Ebre, amb cabal de sobra per a tothom i molt més pròxim al nucli urbà de Tortosa.

L'objectiu d'aquest epígraf serà analitzar com es va adaptar l'activitat industrial i el comportament inversor en un context econòmic totalment canviat arran de les transformacions produïdes per l'impacte de les obres de la canalització de l'Ebre i l'establiment de la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre, com a ens regulador de la concessió de l'explotació del riu.

L'Ebre, a mitjans del s. XIX, encara un riu massa gran per ser domesticat i aprofitar-lo seguint el model de rescloses i canalitzacions com ho feien les indústries de l'eix Llobregat-Cardener.¹⁴³ Malgrat que el riu s'aprofitava en alguns casos concrets des

¹⁴³ El propi Laureà Figuerola es lamentava de com els dos rius més cabdalosos del Principat, l'Ebre i el Segre, a alçades del 1849, *ven correr tranquilas sus aguas sin que la mano del hombre cambie su dirección, como no sea para aprovecharlas escasamente en alguna aceña de construcción primitiva*. FIGUEROLA, Laureà (a cura d'Anton Costas): *Estadística de Barcelona en 1849* (1993). Barcelona. Alta Fulla. p. 293.

d'antic, com ara el molí de l'assut de Xerta o mitjançant enginys hidràulics dels molins flotants (més endavant se n'esmentarà algun exemple), la riba de l'Ebre no es podia considerar un lloc segur on dipositar capital fix. Era un lloc on periòdicament es produïen inundacions que posarien en perill qualsevol instal·lació industrial que es localitzés prop de les seves ribes. L'única manera d'aprofitar la força motriu de l'aigua de l'Ebre era emprar l'aigua dels canals de reg que va construir la *Real Compañía de Canalización y Riegos del Ebro*, societat concessionària del riu Ebre, durant els 99 anys que permetia la legislació. Aquesta companyia fou l'única empresa amb suficients recursos (o capacitat per atreure'ls) com per a realitzar una obra d'enginyeria, l'abast del qual havia sobrepassat les possibilitats econòmiques, no només d'iniciatives privades, sinó també de l'Ajuntament de Tortosa durant segles, tot i que el projecte sempre havia estat ben present a l'imaginari de les autoritats locals.¹⁴⁴

Tanmateix, amb l'arribada de la RCCE, l'ús industrial de les aigües del canal no es va començar a plantejar fins la segona meitat de la dècada del 1860, moment en el que la infraestructura del canal ja estava del tot completada i els resultats de la navegació fluvial es manifestaven calamitosos. Fou aleshores quan la Companyia començà a estudiar formes alternatives de generar rendiments per a la seva concessió. En un segon terme cal destacar la tendència general de la indústria catalana a tornar a apostar per la font d'energia hidromecànica, davant de les dificultats per seguir amb l'ús del vapor a preus competitius.

Serà en aquest doble context en el que sorgirà la determinació de la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre per cedir els salts d'aigua de regulació del cabal del canal d'alimentació per a usos industrials.

10.2.2.2. El context de crisi financera de la Companyia de Canalització de l'Ebre.

Per fer cinc cèntims de l'estat financer de la companyia en el moment en que aquesta es plantejà el subministrament de força hidràulica com una via d'ingressos, es remetrem a

¹⁴⁴ La canalització de l'Ebre era una obra en planificació constant des de l'Edat Mitjana. Durant els segles es mantingué a l'agenda local encara que mai cap dels consistoris que regiren el territori foren capaços, no de realitzar, ni tan sols emprendre una obra d'aquella magnitud. Quan s'arribà al s. XVIII, la canalització de l'Ebre passà a concebre's com una obra de millora per part dels plans il·lustrats de la monarquia espanyola, en els quals es conjugava la navegació, en primer terme, i l'extensió del benefici del reg en segon terme. Des dels viatgers del s. XVIII fins als teòrics com Jaume Caresmar assenyalaven l'obra de canalització com l'element clau per estimular el desenvolupament comarcal.

fer una petita síntesi de l'article d'Emeteri Fabregat, en el qual fa un seguiment de l'estat financer de la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre, des dels seus inicis fins que la concessió anà a parar a la Confederación Hidrogràfica del Ebro l'any 1920.¹⁴⁵

No ens centrarem, per tant en els efectes de la navegació, que ja s'han abordat en detenimnt, sinó que ens fixarem en el període de crisi que colpejà l'estructura capitalista de l'empresa durant la dècada dels anys 60 i 70. Aquesta situació obligà a l'empresa a reconsiderar el seu model de negoci, posant al centre del mateix l'extinció del benefici del reg i de manera força subsidiària, oferir concessions de salts d'aigua per a l'aprofitament industrial dels punts de regulació del cabal del canal de la dreta de l'Ebre.

Sense entrar en excessiu detall sobre els antecedents i els orígens dels projectes de canalització, nosaltres ubiquem l'origen del problema en la constitució capitalista de la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre (Madrid, 18/12/1852), sorgida a partir de la concessió obtinguda de l'estat per part d'Isidro Pourset, i que a través de les gestions de Juan Maria Grimaldi, es bastí d'un accionariat constituït per inversors francesos, anglesos i espanyols que n'havia de possibilitar l'execució de les obres. La principal característica els socis inversors fou la seva descompensació. Segons Fabregat, el 77% de les accions estava controlat per tan sols 13 accionistes que disposaven de més de 1.000 títols de la Companyia.

Aquesta realitat ocasionà greus problemes durant els primers anys d'existència de la Companyia, ja que, a l'hora de repartir dividendes passius entre 1853 i 1855, i la feblesa de la infraestructura financera catalana -i encara més l'espanyola- per aportar solucions de finançament per a unes obres de canalització amb costos creixents i inesperats, que encara no podien ser auxiliades per les subvencions de l'estat degut al fet de que l'obra no estava en plena explotació.

El resultat d'això fou l'entrada a la tardor del 1855, a la Direcció tècnica de l'Empresa, dels Pereire, la família dirigent del Crédit Mobilier de França, els quals contemplaren

¹⁴⁵ FABREGAT, Emeteri: "La inversión francesa en la canalización del Ebro: de la navegación al riego (1848-1904)" a *Working paper. Universitat Autònoma de Barcelona. Unitat d'Història econòmica*, 2009. num 5.

la seva intervenció a la RCCE com un àmbit més del bast projecte inversor d'aquesta societat bancària a tota Espanya, en el marc de la competència i rivalitat entre els Pereire i els Rotschild a escala europea. La intervenció dels Pereire rescatà l'empresa, assumint els dividendes passius (tot adquirint 15.000 participacions de Grimaldi) i impulsant l'acabament de les obres de navegació –almenys fins a Escatró- en base a l'emissió de 15,75 milions en obligacions garantitzades pel Mobilière.

Sota aquest paraigua de finançament, s'acabaren les obres sota la direcció de Jules Carvallo i Jean Baptiste Lenté entre 1855 i 1860.¹⁴⁶ Les obres esgotaren els recursos propis de l'empresa, i a alçades del 1859, ja existien veus a les juntes d'accionistes que presagiaven el fracàs del model de navegació a vapor i que calia centrar-se en el negoci del reg. Tanmateix, Isaac Pereire seguia creient en la navegació, tot i que limitant el projecte aprovat i reconegut per la concessió a Pourcet del 26 de novembre del 1851, com a condició per a que el *Mobilière* seguís finançant l'empresa. Els canvis, que tardaren 7 anys a ser avalats per l'estat, passaven per considerar finalitzat el projecte de navegació a Escatrón i desvincular l'empresa del projecte de ferrocarril entre Zaragoza i Escatrón. Tanmateix, la nova llei de concessió del juliol del 1867 també implicaria una reducció de la subvenció a un total de 5,4 milions de pessetes, 2 dels quals en finalitzar les obres de navegació, i la resta en fraccions de 125.000 pts per hectàrea guanyada de regadiu. Segons Fabregat, els 2 milions de les obres no es cobrarien fins al 1869.

La influència dels Pereire a la RCCE es projectà fins al 1870, quan arran de la Guerra Franco-Prussiana, l'entitat financera francesa es retirà a París deixant la RCCE sota la direcció de l'organització local. Serà en aquest context en el que la Companyia començarà a estudiar formes alternatives d'obtenir recursos, sent entre ells el del lloguer dels salts d'aigua per a tracció mecànica, encara que es mostraran, des del primer moment extremadament cautelosos per no perjudicar el reg, i per tant, el cobrament de la subvenció.

¹⁴⁶ És de denotar que la relació entre Carvallo i els Pereire ja venia de lluny, doncs el primer havia participat com a enginyer en la Compagnie du Midi, un autèntic holding empresarial dedicat al desenvolupament del sector logístic, tant ferroviari com de navegació a la zona d'Occitània. FABREGAT, Emeteri: "Jules Carvallo" a GIL, Núria: *Ebrencs del egle XIX. Personatges de la història social, política i econòmica del territori ebrenc al segle XIX* (2009). Tarragona. Publicacions URV. p. 63.

10.2.2.3. El retorn català a les fàbriques de riu.

No es pot menysprear tampoc entre les causes que motivaren la utilització dels canals com a font d'energia per a usos industrials el fet de que existia, just en aquest moment el convenciment general que la indústria catalana (especialment la cotonera, la primera qui havia apostat pel vapor) no podria ser competitiva seguint les pautes energètiques que el país de referència, el Regne Unit, havia pres com a model de desenvolupament industrial.

Albert Carreras publicà una síntesi sobre l'ús de l'energia hidromecànica a Catalunya i les causes que motivaren la intensificació del seu ús a partir de la dècada dels anys 60 del s. XIX.¹⁴⁷ Segons aquest autor, mentre el carbó importat d'Anglaterra multiplicava per 5 el seu preu a peu de plaça catalana respecte el preu a peu de plaça a Manchester (1845), i mentre l'opinió pública industrial assumia que les iniciatives d'explotació del carbó català no donaven els resultats esperats, l'energia hidràulica i els seus inconvenients començaren a ser vistos com un mal menor. Aquesta font d'energia era gratuïta i a més oferia desgravacions fiscals.¹⁴⁸ El preu del sòl industrial era més barat, els salaris als àmbits rurals eren més baixos, gaudien d'un moviment obrer menys cohesionat i organitzat i la tecnologia de les turbines ofería perspectives d'aprofitament energètic molt més eficients que la tradicional roda de pales que havia mogut els primers enginyers de la industrialització catalana.

Per altra banda, als anys 60 del s. XIX ja estava organitzada la infraestructura legal de la xarxa ferroviària, i el ferrocarril que remuntava el Llobregat i el Cardener (el que unia Barcelona i Manresa) ja era una realitat. Portar la matèria primera a peu de fàbrica havia deixat d'esdevenir un problema per a les fàbriques ubicades lluny del port de referència.

¹⁴⁷ CARRERAS, Albert: "El aprovechamiento de la energía hidráulica a Cataluña, 1840-1920. Un ensayo de interpretación" a *Revista de Historia económica*, 1, 2. 1983. p. 31-63.

¹⁴⁸ Segons Maluquer, l'aprovació la llei d'aigües del 3 d'agost del 1866, la qual ofería importants avantatges –millor dit, privilegis– als inversors, que lliurava d'impostos als equipaments industrials que aprofitessin aquesta força motriu durant els primers 10 anys d'activitat. La fórmula emprada pel per la nova legislació liberal en matèria d'aigües per aprofitar i incentivar l'aprofitament agrícola i industrial de les aigües fou la concessió. La concessió fou una forma d'entregar en quasi-propietat l'explotació de les aigües durant període il·limitat. Les concessions eren gratuïtes i anaven acompanyades de privilegis fiscals –o subvenció directa– per a les rendes de capitals invertits en nous regadius i per a l'augment de valor de les terres irrigades. I en allò que afectava a la indústria, comportava l'exempció de la meitat de la contribució imputable als establiments industrials que es servissin d'energia hidràulica. MALUQUER, Jordi: "La despatrimonialización del agua: movilización de un recurso natural fundamental." a *Revista Historia Económica*, num. 1 1983. p. 88-90.

Carreras quantificà, per quinquennis, els cavalls de força instal·lats a la indústria cotonera catalana a partir del 1861 i les dades resultants són força reveladors: l'any 1861, primer any de la sèrie, hi havia 1764 cavalls de força instal·lats. 10 anys més tard, ja n'eren 11.755, i al final de la sèrie, l'any 1911, ja n'eren 33.849, fet que suposa un increment de gairebé el 2.000% en un període de 50 anys.

La Reial Companyia de Canalització de l'Ebre va veure en aquest context una possibilitat les negoci, a priori no prevista, però que, tanmateix, mai passarà de ser un reforç temporal per a la greu situació financera de l'empresa.

Així mateix, des de l'òptica local, durant la segona meitat de la dècada dels anys 60 del s. XIX confluïren les necessitats de diversificar les fonts de recursos econòmics per part de la RCCE, aparegué un nou cultiu que oferia oportunitats de negoci al voltant de la transformació del producte, l'arròs, i en tercer lloc, es promulgà una legislació favorable a l'ús de la força hidràulica, que, a mode d'anècdota, fou redactada per l'il·lustre tortosí Cirili Franquet.

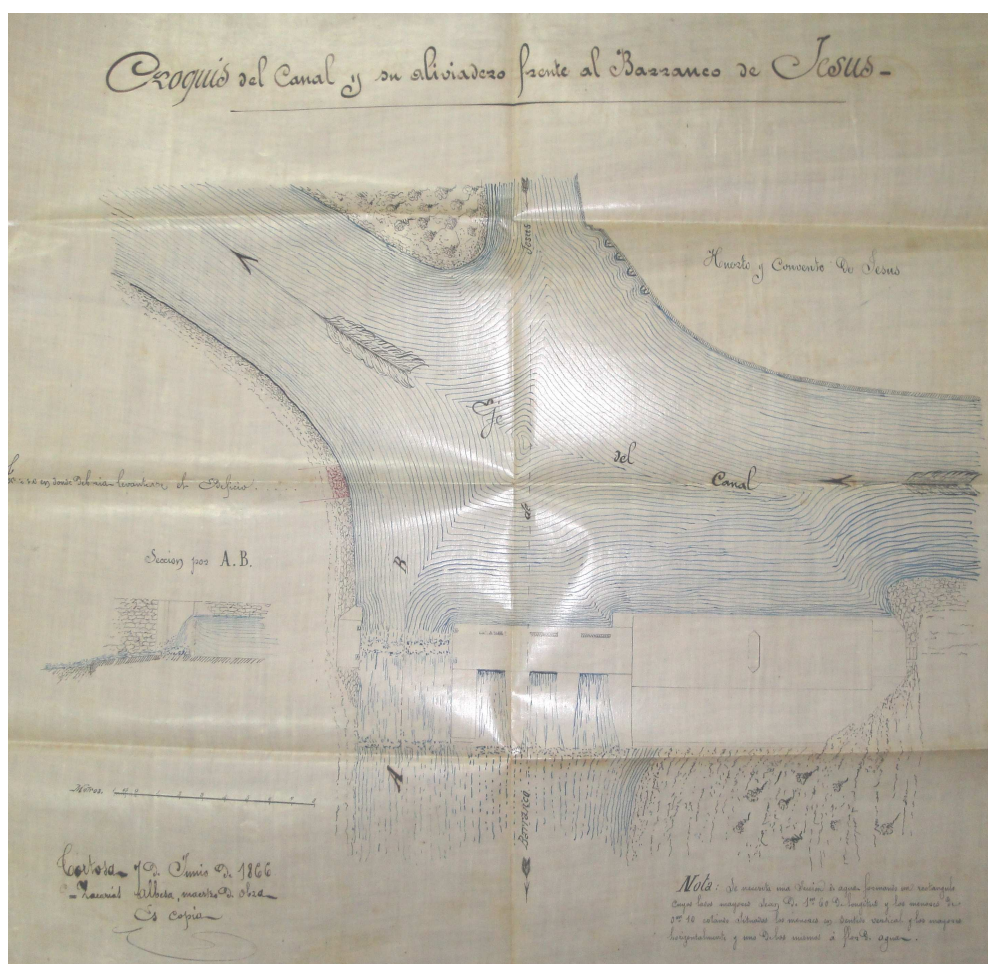
10.2.2.4. L'aprofitament hidràulic del canal de la dreta de l'Ebre. Desenvolupament del cas pioner.

Existien –i existeixen- entre l'Assut de Xerta i la desembocadura de l'Ebre diversos punts de regulació del cabal del canal de reg, mitjançant els quals, els guardes de la Companyia mesuraven quin era el nivell de l'aigua i, en cas de ser excessiu, podien evacuar l'excés de l'aigua que poses en perill l'obra del propi canal. Cal tenir en compte que en aquell moment els canals no estaven revestits de ciment, i les fuites d'aigua i els desprendiments dels vèrtex del canal devien ser força comuns. Per aquest motiu, la RCCE disposava de diversos punts de control d'aigües i de vigilància al llarg de tot el seu traçat.

Un d'aquests punts de control era el conegut com el *salt de Jesús*, ubicat al quilòmetre 13 del canal dret, aleshores l'únic canal construït. Aquest salt estava situat al punt d'intersecció entre el barranc de la Vall Cervera, a escassos metres on aquest desembocava a l'Ebre i el propi canal de reg. Aquest barranc únicament baixava en moments de molta pluja, quan les fonts desbordaven la capacitat del sistema de sèquies

de reconduir les aigües dels barrancs cap a les fàbriques papereres d'Alfara de Carles, els molins fariners i els camps de les falde dels Ports.¹⁴⁹ Per aquest motiu, el tram final del barranc constituïa un llit natural especialment adient per evacuar cap a l'Ebre els excedents d'aigua del canal.

FIGURA 7.2: Detall del croquis fet pel mestre d'obres de la Companyia de Canalització de l'Ebre per indicar el funcionament del regulador de cabal del canal a Jesús. 1866.



FONT: ARCCE, top 598, expedient *Salto de agua de Jesús*. 7/6/1866.

¹⁴⁹ Sobre l'aprofitament i la gestió de les aigües del sistema de sèquies del barranc de la Vall Cervera, disposem de les normatives signades pels propietaris de les finques beneficiades per les sèquies de Vilaroya, Laber i *denmig*, que procedien de l'adequació de les aigües aprofitades pels Molins d'en Comte a l'Arxiu Històric Comarcal de les Terres de l'Ebre (AHCTE, fons municipal, establiments, num 19, carpeta 20. Igualment, sobre les disputes jurisdiccionals i sobre l'aprofitament industrial de les aigües del barranc de Carles, veure AGRAMUNT, Agustí: "La industria paperera d'Alfara de Carles. Dels conflictes jurisdiccionals per l'aigua a la intervenció del capital comercial" a Pagesia, Industria i món rural. VIII congrés sobre sistemes agraris, organització social i poder local. Alguaire. 19-21/9/2013.

El pas de les aigües del canal al llit del barranc constituïen un salt d'aigua que assolí una força motriu considerable i que no passà desapercebut als inversors de la comarca que de seguit hi van veure la possibilitat d'aprofitament de la força hidràulica. A més, a ulls de la Companyia suposava treure rendiment d'unes aigües sobrants per les quals no en podrien treure rendiment econòmic de cap altra manera. Si a això hi afegim que el salt de l'aigua era un punt controlat i de fàcil mesura es podrà entendre com a la Companyia li seria molt fàcil comptabilitzar i fiscalitzar el volum d'aigües concedides per l'activitat industrial.

10.2.2.5. El debat intern de la RCCE al voltant de l'aprofitament industrial de l'aigua.

Resulta interessant, tanmateix, observar les reflexions al respecte d'en Casimiro Ferran, representant de la Companyia a Tortosa i corretja de transmissió entre la realitat a peu d'obra i la junta directiva de Madrid i Barcelona. Ell exposà l'anècdota de com i quan es plantejà la possibilitat d'aprofitar industrialment l'aigua dels canals. Ferran explicà que al gener del 1866 el senyor Bas establí, prop del Castell d'Amposta un molí a vapor d'esclofollar l'arròs a menys de 100 metres d'un dels punts de regulació del cabal del canal. Ferran preguntà al propietari del molí com no s'havia plantejat la possibilitat d'emprar energia hidràulica per al funcionament del molí. Bas, respongué simplement que la Companyia mai s'havia dirigit a ell per buscar algun tipus d'acord. Aquella situació instà a Ferran a plantejar a la Junta directiva de la Real Companyia de Canalització de l'Ebre la possibilitat de llogar els salts d'aigua per a l'aprofitament industrial.¹⁵⁰

Presenta molts dubtes la resposta que Ferran posà en boca de la Companyia. És gairebé segur que Bas no es posà en contacte amb la Companyia perquè va poder observar que els fluxos d'aigua s'interrompien constantment i que allò generaria més problemes que beneficis, sobretot quan podia adquirir carbó a través del port dels Alfacs pròxim a Amposta i, per tant, els costos de transport no es ressentirien en excés. No obstant, Ferran es determinà a plantejar tot un pla d'aprofitament industrial dels salts del canal d'alimentació.

¹⁵⁰ ARRCE. RC 591, carta del 11/11/1870

Seguint amb aquesta línia, en una de les seves moltes missives a la Comissió Directiva de la Companyia a Madrid explicava quines eren, al seu parer, les causes del endarreriment industrial de la regió.¹⁵¹

Ferran creia que part de culpa del poc aprofitament industrial de les aigües es devia a la ubicació desfavorable dels desguassos del canal, ja que els resultava arriscat la construcció i instal·lació de fàbriques en zones de tanta proximitat fluvial. A més, la Companyia no disposava de solars adjunts al canal que podés cedir juntament amb la concessió d'aigües. Ferran considerava que si els contractistes haguessin de comprar les parcel·les on ubicar una fàbrica la força motriu de la qual no estaria assegurada per sempre, mai estarien disposats a fer front a una inversió com aquella, tenint en compte la poca predisposició que mostren per crear societats entre diferents inversors.

Ferran apuntava en la direcció correcta. Tots i cadascun dels molins i fàbriques construïts començaren invertint el capital inicial en l'adquisició de les finques que l'havien d'encabir. Ferran, en aquella carta insinuava, sense afirmar-ho de forma literal, a la Junta Directiva la possibilitat de que la Companyia es convertís en una espècie d'empresa subministradora de recursos i serveis per a l'activitat industrial: energia hidràulica, sòl edificable, i evidentment, servei de transports de mercaderies. No obstant, la difícil situació econòmica de la Companyia feia impossible emprendre una iniciativa com aquella.

El principal problema d'aquella proposta, i de la que ells mateixos n'eren conscients era el volum d'aigua que discorria pels canals. Durant el període d'estiatge el cabal dels canals s'havia d'utilitzar gairebé de manera exclusiva per inundar els camps d'arròs, i per tant, els punts de regulació del cabal restaven tancats, i les indústries es quedaven sense força motriu. Tals condicions, advertia Ferran, no sempre serien raonables a ulls d'un possible inversor. Aquests raonaments quedarien reflectits en les àrdues negociacions dels contractes entre la Companyia i els industrials interessats amb la força hidràulica, i malgrat els acords de mínims, sempre es produirien conflictes derivats dels excessos comesos per les dues parts, ja sigui per sobrepassar els dies de restricció d'aigua pactats per part de la Companyia, o bé per abusar dels mateixos per part dels propietaris de les fàbriques.

¹⁵¹ ARCCE, top 598, expedient *Salto de agua de Jesús*, carta del 29/7/1866.

I, finalment, a tot plegat calia afegir els entrebancs de l'administració. Arran de les converses entre els representants de la Companyia a Tortosa i la Comissió Directiva de Madrid s'entreveu l'eterna problemàtica de la burocràcia. Tot projecte, un cop el promotor i la Companyia es mostraven d'acord en tirar-ho endavant, havia de passar per una Inspecció Facultativa del Govern que decidia si l'obra era viable i podia obtenir els permisos de construcció. En un període com la segona meitat dels anys 60 del s. XIX on la construcció d'indústries estava en auge, aquesta administració acumulava tal quantitat d'expedients a examinar que, sovint, el promotor de l'obra desistia de la seva proposta abans de rebre'n l'autorització. Això causava greus perjudicis a la Companyia i al seu gabinet jurídic, ja que la privava de substancials productes i li feia perdre temps i recursos en negociacions contractuals que mai s'arribarien a produir.

A partir d'aquella valoració que feu Ferran a la Junta Directiva, la porta per explotar els salts d'aigua quedà oberta.

10.2.2.6. Les primeres peticions d'arrendament dels salts d'aigua.

El primer industrial que va mostrar interès per l'aprofitament del salt d'aigua de Jesús fou Quintí Sendra –de qui ja n'hem parlat en anterioritat- (30 de juny de 1866), el qual es proposava arrendar per 12 anys l'aigua del desguàs i es mostrà disposat a assumir tota la despesa d'adaptació del salt d'aigua i de la construcció de la fàbrica.¹⁵² Quintí Sendra, que en aquell foment feia tot just un parell d'anys que havia adquirit a Tortosa la foneria d'Hambó, decidí donar el primer pas de cara diversificar els seus negocis amb l'habilitació d'un molí que havia de ser equipar amb la maquinària de la seva pròpia fabricació. Aquella pràctica era habitual, ja que com veurem, el seu principal competidor, Masoni va fer el mateix que ell, però emprant la força motriu del vapor.

La proposta d'arrendament de Quintí Sendra del salt d'aigua del regulador de cabal de Jesús fou el seu projecte amb el que la RCCE bastí el model procedimental a seguir per a les propostes que els arribaren d'aquesta naturalesa. Amb Quintí Sendra es posaren xifres a la capacitat de treball d'aquell salt d'aigua, valor de referència en totes les negociacions.

¹⁵² ARCCE, top 598, expedient *Salto de agua de Jesús*, carta del 29/7/1866.

L'estudi del seu projecte establia que, donat que el nivell d'aigua del canal estava a 1,80 metres d'alçada, es calculà que la força motriu de l'aigua que s'arrendaria seria de 3,5 cavalls de força i si estava a 1,6 metres d'alçada no s'arribaria a 3 cavalls de força.¹⁵³ Tanmateix, la Companyia es reconeixia ignorant en quant als preus que s'estaven cobrant a la resta del Principat per a explotacions industrials, de manera que Casimiro Ferran es documentà sobre en quines condicions econòmiques i sota quina base de cabal d'aigua es realitzaven els arrendaments dels drets d'ús de l'energia hidràulica a la resta del Principat, a l'Aragó i fins i tot a França en aquells moments:

TAULA 7.6: Informe de la RCCE sobre els preus corrents cobrats a diversos llocs per l'arrendament de força hidràulica, per any i cavall de força (HP). 1867.

	Lloc o canalització	R.V per any i HP	Anotacions
Riu Llobregat	Martorell Hospitalet de Llobregat i Prat de Llobregat Canal de l'Infanta	400-500 600-800 10.000	El preu incloïa les instal·lacions hidràuliques i la maquinària.
Riu Segre	Canal d'Urgell	10.000	La societat es plantejava cobrar un recàrrec del 10% supletori en concepte de lloguer de les instal·lacions
Aragó	Canal Imperial	2.000-3.000 500	Si l'aigua no retornava al canal un cop era emprada en la força motriu Si l'aigua retornava al canal
França		8.000*	Era habitual fer una taxa proporcional al 6 o 7% del capital de l'empresa

NOTA^(*): La font presentava el valor de 1.000 francs. Nosaltres hem aplicat el tipus de canvi 1 real de plata = 0,233 francs (1867), i on 1 real equival a 2 rv. El tipus de canvi està pres de ARVACA, Antonio: *Balanza métrica ó sea igualdad de las pesas y medidas legales de Castilla, las de las cuarenta y nueve provincias de España, sus posesiones de Ultramar Isla de Cuba, Puerto-Rico y Filipinas, y las de Francia, Inglaterra y Portugal* (1867). Valencia. Imprenta de José Doménech. p. 489.

FONT: ARCCE, top 598, expedient *Salto de agua de Jesús*, carta del 29/7/1866

Les conclusions que es poden treure d'aquest quadre són que existia una clara diferència de preu entre l'aigua procedent de cursos fluvials naturals i del preu de la procedent de cursos canalitzats; aquesta diferència arribava a multiplicar-se gairebé per 20 en els casos contemplats per al riu Llobregat. Tanmateix, en altres indrets de menys concentració industrial, els preus seguien sent elevats degut a que l'aigua mantenia una funcionalitat eminentment agrícola.

¹⁵³ ARCCE, top 598, expedient *Salto de agua de Jesús*, carta del 29/7/1866.

Aquesta consideració es denotava especialment en el cas aragonès, on es tenia en compte si la indústria retornava o no les aigües emprades, fet que reduïa el preu a més d'una quarta part del cost de l'aigua no retornada al canal. Finalment, cal destacar el cas francès, el qual disposava d'un sistema de taxació més complex i refinat, de tipus progressiu, on l'indicador de referència era el valor del capital fix de l'empresa client. Així, contra més grans eren les instal·lacions, més elevat era el cost del HP de força motriu hidràulica. A aquest model, cal apuntar que el règim hídric francès era més folgat que el cas de l'Ebre.

Vist això, la Companyia va concloure establir un preu base de 2.000 reals per HP i any. Tanmateix, Casimiro Ferran va establir que la tarifa podria variar en funció de la situació dels salts d'aigua: així entre Xerta i Jesús es cobraria a 2.000 reals per cavall; entre Jesús i el castell d'Amposta a 2.500 reals el cavall i finalment entre Amposta i el mar a 3000; cal dir, que a qualsevol d'aquestes tres seccions si es donés el cas d'una demanda d'una gran força motriu i que el volum d'aigua no fos regulable, com el cas conegut com *la caiguda de la intermèdia* el preu anual hauria de ser de 500 reals el cavall.¹⁵⁴

A banda del preu de l'aigua, el projecte de Quinti Sendra serví també com a proveta experimental de cara abordar altres termes dels contractes, com ara qui es faria càrrec de construir l'adaptació del salt d'aigua, delimitar les responsabilitats de cara els perjudicis sobre l'obra del canal i establir les condicions d'indemnització sobre la interrupció del subministrament d'aigua.

Finalment, en quant a la inversió en la construcció de la fàbrica, calia determinar si a la Companyia se li reconeixeria el dret prioritari de compra un cop s'acabés el període d'arrendament de les aigües a la fàbrica en qüestió.

Quintí Cendra estava disposat a invertir en l'edifici i maquinària amb un capital no inferior als 70.000 reals, arrendar durant 12 anys el salt d'aigua per 12.000 reals l'any, i un cop aquest finalitzés, reconèixer el dret de compra preferent a la Companyia sobre la seva fàbrica.

¹⁵⁴ ARCCE, top 598, expedient *Salto de agua de Jesús*, carta del 29/7/1866.

10.2.2.7. La contraproposta de Joan Cachot.

El projecte era ben vist per la comissió directiva de la Companyia, però abans que el contracte amb Quinti Cendra fos signat i tirat endavant, arribà a mans de Ferran un nou aspirant a la concessió de les aigües del desguàs de Jesús, la de Joan Cachot. La seva proposta fou presentada oficialment el 13 de juliol de 1866.¹⁵⁵

En Joan Cachot era soci d'en José Canicio, un enginyer de carreteres, terratinent de Sant Carles de la Ràpita i un important inversor de la Companyia, i que, a més, feia funcions de recaptador del cànon de l'arròs del Delta, la qual cosa li va donar preferència davant la comissió directiva de la Companyia.¹⁵⁶

La proposta de Joan Cachot resultava més beneficiosa per a la Companyia. Oferia un arrendament de 20 anys, a diferència de la proposta de Sendra que era de 12 anys i el pagament d'un cànon de 40.000 reals anuals per 25 cavalls de força, es a dir, 1.500 litres d'aigua per segon. La proposta de Cachot deixava fora l'aspiració de Quinti Sendra, perquè com a clàusula apriorística introduí que la Companyia no podria concedir cap altra dotació d'aigua per a un molí fariner en aquell punt. Cachot volia la privativa per a la producció de farina al desguàs del canal més pròxim de Tortosa.

Una altra mostra de força de negociació s'evidenciava quan Cachot exigia a la Companyia una indemnització que equivalia al doble de la quota que pagaria ell per la força motriu, si la dotació de l'aigua no es corresponia al que indicava el contracte, o bé igualment ser indemnitzat tots aquells dies que el molí hagués d'estar parat a causa de la preferència del reg. A canvi, la garantia que es prengué la Companyia consistia en hipotecar el molí com aval del pagament del cànon d'aigua, ja que a diferència del projecte de Sendra, el molí de Cachot no s'hauria d'ubicar en terres pròpies de la

¹⁵⁵ ARCCE, top 598, expedient *Salto de agua de Jesús*, carta del 20/7/1866, que conté la còpia de la proposta que Joan Cachot oferí al representant de la RCCE el dia 13/7/1866.

¹⁵⁶ Sobre José Canio hem pogut trobar referències creuades sobre diferents fonts. En primer lloc, s'ha localitzat el seu nom entre la plantilla d'enginyers sobreestants encarregat de la vigilància i control de les obres de la carretera de Vinaròs a la Venta Nova al juliol del 1864 (AHN, fondos contemporáneos. Obras Públicas. Ministerio de Fomento, leg. 45). I en quan a inversor de la RCCE, Fabregat apunta que, un cop els Pereire abandonaren la direcció facultativa de la RCCE, la direcció local optà per finançar-se en base a préstecs de particulars, sent José Canicio el principal creditor. (FABREGAT, Emeteri: "La inversión francesa en la canalización del Ebro: de la navegación al riego (1848-1904)" a *Working paper. Universitat Autònoma de Barcelona. Unitat d'Història econòmica*), 2009. num 5. p. 44)

Companyia. Aquesta clàusula va ser la principal causa de la paràlisi de la signatura del contracte.¹⁵⁷

La negociació del contracte s'allargà en el temps. Foren les condicions d'indemnització les que ocasionaren aquest endarreriment, malgrat que el contracte s'arribà a signar abans de l'esclat de la Revolució de Setembre.¹⁵⁸ Tanmateix, un cop la fàbrica estava ja en condicions de començar a funcionar, la RCCE els subministrà aigua, malgrat que el contracte no estava signat encara. Explicava Casimiro Ferran, que una oferta d'arrendament de 20 anys i el preu que estava disposat a pagar Cachot pels 1.500 l/s, era quelcom massa temptador per a la Companyia -àvida d'ingressos- com per refrenar-la i posar-la en perill degut a la burocràcia. Ferran afirmà literalment que a Cachot *le horrorizaba el expedienteo*.

No obstant, la via ràpida acabaria ocasionant-los problemes: per un costat es saltaren els permisos que es requeria de Foment per construir la fàbrica. Això tindria el seu preu arribat el moment de defensar els drets sobre l'aigua durant el contenciós amb el molí rival de Piñol (del que n'abordarem la història més endavant). I per altra, les minuts i la falta d'acord en allò que feia referència a les interrupcions del subministrament d'aigua i la política d'indemnitzacions per la paràlisi de la fàbrica, acabaria portant a Cachot i a la Companyia als tribunals.

Amb aquesta situació, la Companyia començà a reclamar els semestres de contracte d'aigua per al molí, així com els canons del reg dels seus camps d'arròs que tenia pendents. La resposta de Joan Cachot fou pagar amb treball. El dia 16 d'agost de 1868 es va produir una greu avaria al canal -al punt conegut com la Casa Blanca- la reparació de la qual ascendia a 153.384,95 reals segons els comptes de la Companyia.

Aquesta avaria provocà que el molí no tingués subministrament d'aigua durant la primera quinzena d'agost del 1868.¹⁵⁹ Així, Cachot, remetent-se al punt del contracte que estipulava la indemnització a l'industrial amb el doble de la quota que aquest havia

¹⁵⁷ El dia 10 d'agost de 1868 les parts interessades estaven disposades a signar el contracte, però a l'últim moment en Joan Cachot es va fer enrere per por a que li hipotequessin el molí per falta d'efectiu -tant d'ell com del seu soci Canicio- amb el que pagar el cànon d'aigua.

¹⁵⁸ AHCTE, fons notarial, Tallada tort565, 10/8/1868.

¹⁵⁹ ARCCE, top 598, full *Relación de los días y horas que ha dejado de funcionar dicho artefacto durante el año próximo pasado de 1868, por el concepto que se expresa en el artículo 2º de la contrata celebrada con los mismos é indemnización que por tal motivo corresponde*. 10/3/1869.

de pagar a la Companyia pel subministrament d'aigua, es sumava a favor del seu compte corrent amb la RCCE la quantitat de 1.945,24 reals, segons el compte de la Companyia amb Cachot Aquests dos imports, Cachot pretenia que els hi fossin deduïts del seu passiu amb la Companyia en concepte de cànon d'aigua tant del molí com del reg de l'arròs quedant així saldat els seus deutes. A més, Cachot n'obtenia un saldo positiu de 93.406,19 reals que pretenia rebre amb un pagaré amb que abonar futurs cànon.

La Companyia no acceptà els comptes que presentava en Cachot i a partir d'aquest moment, les relacions entre la Companyia Joan i Cachot ja deixarien de ser fluïdes per a empitjorar-se cada cop més.

10.2.2.8. Una aproximació tècnica i arquitectònica a la fàbrica de Joan Cachot.

Abandonem momentàniament la trajectòria de les relacions entre la fàbrica de Cachot i la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre per introduir-nos en el nou model d'indústria farinera. Aquesta fàbrica, a diferència dels molins tradicionals, ja responia a uns nous criteris arquitectònics adequats a una nova escala de producció i a una nova tecnologia que superava els volums de capital moguts fins aleshores en aquest sector industrial

Malgrat que Joan Cachot, com ja havíem esmentat, encara no havia signat el contracte per al subministrament d'aigua, i estava en plenes negociacions amb la Companyia de Canalització, ell i la seva mare tiraren endavant la compra del solar on s'ubicaria el molí.¹⁶⁰ La venda de l'hort on s'ubicaria el molí va donar pas al reconeixement legal de la propietat dels Cachot sobre aquell solar i tot el què contenia. El solar sobre el que s'aixecà el molí constituïa una superfície de 1.673,38 m² dels quals la fàbrica n'ocupava 224,22 i el canal d'alimentació 315,20.

¹⁶⁰ L'Emplaçament del molí era un hort propietat d'en Francisco Blanch Valdepérez, un pagès del barri tortosí de Jesús. La construcció del molí s'inicià abans de que la compra per part de Maria Castelló Lucena (vídua de Joaquim Cachot) i el seu fill, Joan Cachot es fes efectiva. L'escriptura de la compra del solar es formalitzà el 31/8/1868 a nom del difunt Joaquim Cachot, i on la seva vídua figurava com a usufructuària i el seu fill com a propietari legítim segons el testament patern. A més, segons les notícies de la Companyia de Canalització, el molí ja estava en funcionament, concretament, en fase de proves, doncs el contracte del cànon d'aigües encara no estava signat. AHCTE, fons notarial. Fontcuberta tort550 31/8/1868.

TAULA 7.7: Dimensions de les instal·lacions industrials de Joan Cachot.

CONSTRUCCIÓ		EXTENSIÓ (m²)
Fàbrica		224,22
Canal		315,20
Hort		253,13
Pati de la fàbrica		228,19
Estable	Costat dret	40,69
	Costat esquerre	154,42
Cobert		42,07
Casa		124,63
Galliner		12,30
Corral		33,32
Entrada		244,91
TOTAL m²		1.673,08

FONT: Venta judicial del molí. . AHCTE, fons notarial. Antonio de Monasterio, Tort 154. 08/01/1896. Elaboració pròpia.

El molí fou construït seguint els models d'arquitectura industrial moderns, adaptats als sistemes de producció en vertical, tal i com exigia la maquinària que havia d'encabir. De planta rectangular, disposava de planta baixa i tres pisos. La façana, fins al primer pis, estava construïda amb blocs de pedra, i a partir d'allí es completava la construcció amb obra de maó fins arribar a un sostre de teules a dues aigües. La part frontal de l'edifici s'obria a través d'un camí empedrat cap a la carretera de Tortosa a Gandesa, resseguint de manera paral·lela el traçat del barranc adjunt que li servia de via d'evacuació de l'aigua.

Per la cara posterior, discorria un canal de 4m. de llum, voltat, que recollia l'aigua del salt de desguàs del canal de reg propietat de la Real Companyia de Canalització de l'Ebre, i conduïa els 2.500 l/s contractats a través d'unes comportes cap a un canalet que conduïa l'aigua sobre la turbina, motor de totes les màquines de la fàbrica, instal·lada al soterrani de l'edifici. Un cop utilitzada, l'aigua s'evacuava per un canal secundari cap al barranc adjacent. Tanmateix, és provable que en determinats moments l'aigua pogués ser reutilitzada, formant un circuit tancat que la retornés al principi del circuit, ja que a la planta baixa sembla ser que existia una bomba d'aigua.

La turbina, segons la taxació realitzada sobre el molí a finals del s. XIX, era de la marca *Fontaine*, d'eix vertical, amb corrons cònics de cuir i amb una suspensió superior

renovada durant la segona meitat de la dècada del 1880.¹⁶¹ La turbina utilitzava a la pràctica el 75% de la força motriu que podien proporcionar els 1.500 l/s, produint una potència efectiva de 38 HP.

No podem assegurar que la maquinària que enumera l'informe pericial i que descrivim a partir del manual de Gironi fos present a la fàbrica des de bon començament. Gironi, a la seva obra del 1873, és a dir, 4 anys després de la construcció del molí de Cachot, informava que la instal·lació d'una turbina en lloc d'una roda d'eix horitzontal o vertical era una aposta de futur, a més a més d'una innovació tècnica recent i d'escassa aplicació a Espanya.

Les turbines *Fontaine*, de la mateixa manera que també ho havien aplicat altres marques de turbines com les *Euler*, incorporaven un mecanisme, el dipòsit o *caldera*, que recollia l'aigua del canal i que a través d'una obertura a la part inferior de la mateixa –i sobre la que es subjectava la part fixa de la turbina– la conduïa i repartia a través d'un tub de ferro cap a les diferents paletes corbes, les directrius, i al ser expulsada l'aigua, amb la força amb que sortia de la turbina, accionava unes paletes secundàries, aprofitant d'aquesta manera, l'efecte xoc de l'aigua i el de reacció. A més, la infraestructura de la turbina possibilitava una menor longitud de l'eix, i en conseqüència, en disminuïa el pes de manera notable, facilitant així la força efectiva de rotació.

Gironi posava èmfasi en els avantatges de les turbines d'eix vertical sobre les rodes tradicionals. Les turbines tenien una millor adaptabilitat a les diferents altures de càrrega de l'aigua, ocupaven menys espai i, si calia, podien treballar submergides, on l'efecte útil arribava de mitjana al 75%. Els inconvenients eren que calien tècnics amb coneixements específics per a reparar-les (inexistents a les zones rurals més allunyades dels nuclis industrials) i que eren poc recomanables en llocs de sequera habitual.

Per a Cachot, cap d'aquestes condicions resultaven problemàtiques, ja que disposava de tècnics en hidràulica que treballaven per a la Companyia de Canalització de l'Ebre, i tallers mecànics que començaven a desenvolupar tasques de reparació de màquines i motors.

¹⁶¹ Les turbines d'aquesta marca, segons Gironi, eren especialment recomanades per a fàbriques on els fluxos d'aigua fossin especialment variables. Això era degut a que incorporaven un sistema, mitjançant un cargol, per elevar o baixar la roda, juntament amb el fons del canal, per adaptar-se als nivells del corrent d'aigua i poder mantenir la velocitat del mecanisme. GIRONI, Gabriel: *Manual del molinero o guía práctica de la conservación y almacenaje de los granos y conservación de éstos en harinas*. (1875). Madrid. Librería de Cuesta p. 100

Aquesta turbina es connectava amb un sistema de 5 engranatges o corones, amb columnes que portaven la tracció rotativa al pis superior, el principal. A aquesta planta baixa, també era el lloc d'entrada del gra, doncs era allí on hi havia les bàscules per examinar i pesar el producte.

Al pis principal, a més dels mecanismes reguladors de la turbina i l'indicador de velocitat de la mateixa, existien les connexions de transmissió de la tracció cap a les rodes del molí.¹⁶² Hi havia un total de 5 parells de pedres de *La Ferté* d'un diàmetre de 1,4 m. disposades segons el sistema de fabricació americana, tot i que, en posterioritat s'afegí un corró seguint el sistema austrohonagrés.¹⁶³

Les pedres de *La Ferté* eren preuades arreu per la qualitat de la seva composició. La cantera de La Ferté-sous-Jouarre (França) oferia pedres de composició silícia, de porus petits i molta homogènia. Sobre aquesta superfície degudament polida i anivellada, es practicaven sis línies diametral, dividint així la roda en 12 porcions, sobre les que es dibuixaven 4 línies paral·leles a la línia que marcava la porció fins topar amb la següent línia de la porció adjacent. A l'encarar les dues moles (la fixa de sota amb la rotativa de sobre), amb línies de direcció, per tant, oposades, s'afavoria la molta gràcies a la contraposició de les estries i, a la vegada, es conduïa de manera més regular el producte de la molta des del centre fins als extrems o corona de la pedra aprofitant la força centrífuga pròpia de la força giratòria.

Gironi exposa que a alçades dels anys 70 del s. XIX, existien a Espanya, bàsicament tres formes de molta, en funció de les instal·lacions de cada molí:

¹⁶² Segons Gironi, la velocitat de rotació era molt important. Una excés de velocitat podria escalfar més del degut la temperatura de les pedres i afectar a la composició química de la Farina, pel que la qualitat i el gust del pa resultant no seria l'òptim. A més, el manteniment de les moles requeria seguir uns estàndards que relacionaven el pes de la mola i les revolucions per minut amb un valor múltiple determinat del diàmetre de la roda.

¹⁶³ La font descriptiva del molí de Cachot i Canicio és del 1896. Es tracta d'una valoració perital per tal de realitzar la venda judicial del mateix. No especifica quan s'instal·là els cilindres propis del sistema austrohongarès, però Nadal i Tafunell admeten que la molta amb cilindres ja es venia donant des de la segona meitat de la dècada dels anys 30 del s. XIX a Àustria i Hongria, però la difusió de la tecnologia no es donà fins als anys 70 del s. XIX, malgrat que no arribà a Espanya fins 1881 (Puente Gallega, Zaragoza) i a Catalunya, un any més tard a Sant Martí de Provençals. Entenem, per tant, que la instal·lació dels cilindres de molta es donaren en algun moment de la dècada dels anys 80 del s. XIX, abans de que la crisi financera de Cachot impossibilités l'adquisició. NADAL, Jordi; TAFUNELL, Xavier: *Sant Martí de Provençals, pulmó industrial de Barcelona*. (1992). Barcelona. Columns. P. 90-94.

- En primer lloc, hi ha la mòlta a *l'engròs*, on sobre l'acció d'una sola mòlta, són els sedassos els encarregats de separar la farina blanca, dels grumolls i el segó. Lògicament, és el sistema més rudimentari, ja que la qualitat de la mòlta depèn de l'única separació de les moles i de la finor del procediment de destria del producte.
- La segona variant és la molta *rústica* que bàsicament és la mateixa, però el procés de cerndre esdevé més refinat i es subdivideix en diversos sedassos amb l'objectiu de separar cadascun dels resultats de la mòlta i tractar-los per separat; dels grumolls, es procedia a realitzar una segona mòlta per obtenir-ne farina. De la re-mòlta dels grumolls es podia obtenir entre un 30 i un 50% de la farina per fer pa blanc. Evidentment, el procediment era costós en temps, recursos i treball.
- Finalment, hi havia l'anomenada *mòlta econòmica*. Aquest era el procediment més perfeccionat i es caracteritzava per aconseguir una major quantitat i qualitat de farines i facilitava el procediment de cerndre sense necessitat de pulveritzar els subproductes de la mòlta, evitant així la contaminació entre ells.¹⁶⁴ La tècnica consistia en passar el gra per diferents moles de distància progressiva entre elles, fins a un màxim de 5 parells de moles. Evidentment, aquest procediment només estava a l'abast de capitals importants i de centres de producció farinera força grans.

Tot sembla indicar que el molí de Cachot seguia aquest últim sistema per la possessió de 5 parells de moles, però la taxació del molí també informa de la instal·lació, més tardana, del sistema austro-hongarés de mòlta. Aquest sistema respon a un seguit d'innovacions en la tècnica de moldre el gra que es van produir a Hongria, el graner de la Monarquia Dual. En el si de l'empresa Ganz i Cia de Budapest, l'enginyer András Mechwart, que havia treballat per al sector siderúrgic i ferroviari, juntament amb Abraham Ganz, van començar a especialitzar-se amb la construcció de maquinària per a

¹⁶⁴ El gra de blat es compon de tres elements: la pell, el germen i l'ametlla farinosa. Els dos primers elements, si no es separen adequadament, poden interferir sobre el midó i el gluten de la farina i tornar-la compacta i indigesta. Igualment, contenen matèries greixoses que s'oxiden i poden transferir a la farina un gust de pa ranci. NADAL, Jordi; TAFUNELL, Xavier: *Sant Martí de Provençals, pulmó industrial de Barcelona*. (1992). Barcelona. Columnns. P. 90

un nou sistema de mòlta anomenada *rolling mill* cap al 1870.¹⁶⁵ Consistia en substituir les pedres per uns cilindres de ferro fos, que, a la pràctica, venia a realitzar el mateix efecte que el sistema econòmic que deia en Gironi, però fent-lo més barat i compacte. Evidentment, moure cilindres de ferro de dimensions més reduïdes que les pedres permetia, no només optimitzar espai, sinó també energia, possibilitant la instal·lació d'un major nombre de cilindres amb la mateixa potència instal·lada. Cada cilindre tenia un dibuix específic per a cada estadi del procés de mòlta i s'evitava, per tant, la polvorització del grà sencer.

10.2.2.9. El procés productiu de la fàbrica de Cachot.

Deixant de banda la tecnologia i la maquinària existent, és il·lustratiu descriure mínimament el procés productiu de la fàbrica. Per fer-ho, s'ha utilitzat la descripció que realitza Gironi del que ell anomena els molins perfeccionats o fàbriques, on pràcticament la totalitat del procés s'alimenta, no del treball humà, sinó a partir de la tracció generada per la turbina.¹⁶⁶ La següent descripció s'ha adequat en funció dels elements que la taxació del molí afirmava que existien.

El blat es descarregava i s'emmagatzemava en sacs al cobert del solar. Des d'allí, s'elevava amb el muntacàrregues fins al segon pis del molí on passava el primer procés de neteja. Allí, mitjançant unes *tarares* s'eliminava la terra, els brots i les llavors d'altres cereals. Aleshores, mitjançant una cinta de transport -o un cargol d'Arquímedes- el blat net era conduït a la sitja on s'acumulava per ser mòlt. Ni Gironi, ni la descripció de la fàbrica especifiquen quan es procedia a la humidificació del gra abans de ser passat per les pedres, però per lògica procedimental, aquest pas s'havia de fer en aquest moment, ja que el mateix Gironi aconsellava regar el blat 24 hores abans de ser mòlt, la qual cosa indica que aquest dipòsit -o dipòsits- servia com a unitat de mesura de la producció diària. Aquest dipòsit tenia una comporta a la part de sota per on s'evacuava el gra cap a un pla inclinat que el conduïa cap a les tremuges que hi havia just a sobre de l'ull de les moles, ja al pis principal. Allí es procedia a la mòlta, ajudada per un aspirador que generava una corrent d'aire que, a més a més de refrigerar la calor

¹⁶⁵ Budapest University of Technology and Economics. National Technical Information Centre and library. Perfil biogràfic d' András Mechwart:

http://www.omikk.bme.hu/archivum/angol/htm/mechwart_a.htm (30/5/2011).

¹⁶⁶ GIRONI, Gabriel: *Manual del molinero o guía práctica de la conservación y almacenaje de los granos y conservación de éstos en harinas*. (1875). Madrid. Librería de Cuesta, p.172-175

generada per la fricció de les pedres, ajudava a extreure la farina facilitant el procés d'evacuació generat per la força centrífuga de les pedres.

Les farines queien a la caixa de recepció des d'on desembocaven a una altra cinta de transport elevadora que les conduïa al tercer pis. Allí s'abocaven a un altre dipòsit on es refredava el producte. Aquest dipòsit estava situat sobre màquines de cerndre que classificaven els productes de la mòlta. El segó, passava per un procediment especial per acabar de treure-li les restes de farina adherida, la qual passava a ser ensacada directament. Els grumolls, per contra, passaven a un segon procés de remòlt.

Existeix, tanmateix, la possibilitat de que tal procediment variés substancialment si es contempla la possibilitat de que, en lloc de quintuplicar el mateix procediment, els 5 parells de moles responguessin a diferents fases de la mòlta, en funció del grau de separació entre les pedres. En aquest cas, caldria contemplar cintes de transport i d'elevació entre les moles per tal de transportar i classificar el resultat de cadascuna d'elles. No obstant això, la disposició dels elements s'adiu força al procediment que ens explica Gironi, i donat que en moments de restricció d'aigua es podia arribar a paraitzar fins a tres de les cinc moles, tot sembla indicar que totes elles feien el mateix procés de mòlta.

Segons l'informe de la taxació del molí, la fàbrica produïa una mitjana de 200 quarteres de farina diàries de mitjana l'any 1898, venudes a 0,75 pts la unitat. D'aquí que l'informe deduí un producte anual valorat en 54.750 pts.

Per contra, les despeses anuals ascendien a 41.170 pts, comptant el cànon d'aigua, que aleshores havia ascendit a 12.000 pts i el cost del personal, 14.220 pts;¹⁶⁷ les reparacions, 5.000, la compra de lubricants i material divers, 10.200 i la contribució territorial i industrial, 1.750 pts. (cal tenir en compte que, a alçades del 1898, els privilegis fiscals previstos per la llei d'aigües ja s'havien exhaurit, passats els 10 primers anys).

El balanç que descrivia l'informe determinava una mitjana de productes anuals de 13.580 pts. Aquest balanç, prèvia taxació de tot el complex amb un valor de 158.570 pts, venia a demostrar que l'explotació del molí produïa una taxa d'amortització del seu

¹⁶⁷ La fàbrica estava preparada per donar feina a uns 30 treballadors, repartits en 3 torns de 8 hores.

valor del 8,5% anual, és a dir, que en onze anys i mig, el licitant del molí podria haver recuperat l'import del capital fix.

La taxació perseguia la clara intenció d'estimular-ne la compra, més que no pas el desmantellament de la pròpia fàbrica, però malgrat la visió a l'alça o optimista que podia haver al darrera d'aquella valoració, és la descripció més detallada que hem pogut localitzar referent al període de funcionament del s. XIX.

10.2.2.10. La trajectòria de la família Cachot.

Els Cachot, a diferència de Quintí Sendra, no provenia del sector metal·lúrgic, sinó del sector logístic de la ciutat, de fet, ell formava part d'una nissaga que havia prosperat en base l'activitat del transport marítim i fluvial.

A falta d'una investigació més acurada d'aquesta família, hem comptabilitzat fins a cinc generacions de dedicació en aquest sector econòmic. Des de la primera meitat del s. XVIII, Tortosa ja tenia membres d'aquesta família en qualitat de patrons de llaguts de mar, i s'arribà a la quarta generació amb un mínim de tres branques en propietat. Així mateix, els Cachot s'havien emparentat amb famílies del mateix gremi o d'oficis complementaris: els homes, o bé s'identificaven com a patrons de llagut o com a fusters-calafaters de les drassanes de la ciutat, i les dones són sistemàticament emparellades amb altres famílies reconegudes de navegants com els Escardó o els Zaragoza, i les segones i terceres filles, amb homes de sectors complementaris a la navegació, com ara mestres soguers o bé negociants i intermediaris comercials.¹⁶⁸

Els personatge culminants d'aquesta nissaga, la situem durant la vida de l'avi i el pare constructor de la fàbrica farinera, en Joan Cachot i Rossell i en Joaquim Cachot i Balagué (1801-1866). El primer centrà la seva activitat econòmica en la navegació.

¹⁶⁸ A partir de diversos protocols notariais hem pogut reconstruir mínimament tres branques familiars: la Cachot-Balagué, la Cachot-Escardó i la Cachot-Ribera, encara que ignorem quina va ser la generació que tots tres tenien en comú. Així, els Balagué eren patrons de vaixells de la matrícula de Tortosa, els Zaragoza, els Grego i els Escardó, també ho eren, sent la trajectòria d'aquests últims fàcilment comparable a la dels Cachot, i amb una projecció industrial i inversora més potent que la dels Cachot, i una de les filles de la branca Cachot-Ribera es casà amb els Carbó, del mateix sector professional. Per poder referenciar aquestes famílies, s'ha realitzat un mostreig dels volums de protocols dels notaris Romeu, Aragonés, Fibla, Tallada, Montserrat i Costa entre 1750 i 1870 al fons notarial de l'AHCTE, tot resseguint les aparicions de la família Cachot.

Patró d'el javeque *La Virgen del Buen Viage*, hem pogut localitzar alguns contractes i comptes corrents dels viatges a l'Habana a compte d'altri.¹⁶⁹ Però ja serà amb Joaquim Cachot quan la trajectòria professional començarà a canviar. Encara patró de veixell, disposava d'una petita flota de diversos llaguts i coordinava les patents de comerç d'altres patrons. Així mateix, els quantiosos beneficis que el sector generava, ocasionà una profunda variació de l'activitat econòmica habitual, passant de realitzar operacions comercials a operacions de crèdit i de la compra, venda i permuta de propietats rústiques i urbanes. Tal activitat li assegurava un flux constant de rendes que reinvertia en més propietats.¹⁷⁰ Aquesta serà l'activitat que emprendre el seu fill, en Joan Cachot i Castelló, el qual ja mai més intervindrà en negocis relacionats amb la navegació.

El canvi de tendència venia determinat pel començament del fi de la navegació: els intents de privativa de les empreses de navegació a vapor, l'arribada del ferrocarril i la decaiguda progressiva del cabotatge mediterrani. Igualment, a l'efecte negatiu de la crisi del sector, cal afegir l'aparició d'altres sectors propicis per al negoci. La deriva rendista assenyalada ja al final de la vida econòmicament activa de Joaquim Cachot, no era en cap cas una mala elecció. El sector arrosser era emergent, i les transformacions econòmiques i el negoci del crèdit –a falta d'institucions financeres que recollissin aquesta demanda- estava en auge. Els requeriments de garantia hipotecària impulsaren a mantenir immobles que havien d'exercir l'aval, estabilitzessin el valor monetari i, mentrestant, la transformació del sector oleícola, oferia substancials beneficis als terratinents de les explotacions de secà.

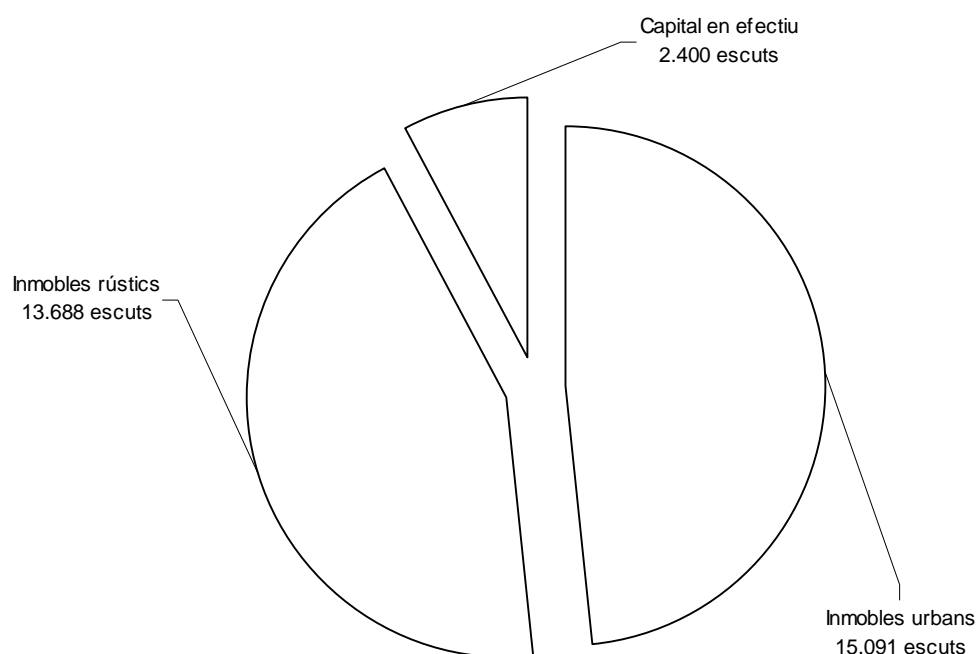
¹⁶⁹ En un expedient conservat entre els expedients de l'ajuntament, existeixen autoritzacions de les autoritats marítimes i portuàries, comptes corrents amb comerciants com Joan Baptista Passanau i butlletes d'acords de costos i beneficis dels seus viatges a La Habana, tots ells, situats entre el 1808 i el 1820. AHCTE, fons municipal, papers, Top. 3792.

¹⁷⁰ No disposem de gaires notícies sobre quin tipus de comerç realitzava Joaquim Cachot. Tanmateix, podem deduir que especulava amb el transport de mercaderies a partir de les referències que han restat als Manuals de Marina del notari Manuel González. Així sabem que entre el 1860 i 1863 va sol·licitar fins a 5 Reals Patents de Comerç per a patrons de llaguts d'entre 46 i 23 tones de capacitat. A més, estava registrat com a patró i posseïa una petita flota de tres llaguts de 27 tones de capacitat cadascun: el *Sant Joan*, el *Sant Antoni*, i l'*Arrogant*, inscrits tots tres entre el 1849 i el 1850. Entre el 1862 i el 1863 es va vendre tots tres per 32 duros de plata, el primer i per 150 duros cadascun dels dos restants. Aquests llaguts foren venuts durant el mateix any en que Joaquim Cachot sol·licitava, encara, patents de comerç per a llaguts de tercers amb patrons de la seva confiança. Per tant, i donat que no deixà cap vaixell al seu testament ni inventari, entenem que durant la primera meitat de la dècada dels 60 abandonà progressivament la pràctica de navegació, primer desfent-se de la seva flota de vaixells i optant per la contractació de vaixells fins abandonar totalment la pràctica comercial per dedicar-se a comprar i vendre patrimoni immobiliari. AHCTE. Fons notarial. Manuals de Marina del notari Manuel González. Capsa 570 i 571

La deriva empresarial dels Cachot no distava gaire del que farien altres famílies, ja fossin de la mateixa dedicació, com els Escardó, que cal recordar, s'involucraren en el sector paperer d'Alfara de Carles, durant el mateix període, o bé altres famílies procedents de la comercialització de tèxtil, com els Delsors o els Baulenas amb interès inversor vers el sector industrial.

Fixem-nos amb l'estructura del capital que va deixar en Joaquim Cachot al seu únic fill, Joan i a la seva vídua Maria Castelló Lucena:

GRÀFIC 7.1: Llegat patrimonial de Joaquim Cachot i Balagué. 1867. En escuts.



FONT: Testament de Joaquim Cachot i Balagué, 28/12/1865. AHCTE, fons notarial, Antoni Montserrat, Tort 486, p1187; i l'inventari dels béns llegats pel mateix, del 3/9/1867. AHCTE, fons notarial, José Tallada, Tort 541.

En primer lloc cal dir que aquesta composició és orientativa, degut a que és una instantània que informa d'un moment concret, ja que l'activitat de compra venda de finques rústiques i propietats urbanes era contínua i responia a les estratègies d'inversió que té la família en cada moment.

A tall d'exemple, a la gràfica no apareixen representats ni els moviments de capital en forma de préstec ni els deutoris que en aquell moment hi havia. A més, cal tenir en compte que tant Joan Cachot com la mateixa Maria Castelló tenien una activitat pròpia i paral·lela a la del seu marit, pel que amb el seu llegat, s'incrementà la magnitud de la seva política empresarial.

Si s'aprecia la cronologia d'adquisició de les propietats que llegà a la seva família, trobem que en Joaquim Cachot realitzà una forta activitat inversora durant la dècada 1850-1860, d'on cal distingir les propietats rústiques de les urbanes. La política d'adquisició de cases a Tortosa, ve determinada pel fort increment de valor que s'estava produint al sòl urbà, en un moment en que l'eixample del Temple i de Remolins encara no s'havia dut a terme, i que la demanda d'habitatges estava creixent.¹⁷¹ Igualment, actuà sobre el barri de Jesús, on encara el valor immobiliari era baix respecte els preus que arribaven a assolir dins les muralles de Tortosa, però que ja mostrava indicis de creixement. Era el moment idoni per comprar.

Però el més interessant de la política inversora de Joaquim Cachot fou la compra de finques a la zona de Jesús i Maria i Sant Jaume d'Enveja. Això respon a una lògica clara si tenim en compte els contactes de què disposava. Joaquim Cachot posseïa un forn de pa a Sant Carles de la Ràpita i tenia contactes amb un dels principals terratinents d'aquella ciutat, en José Canicio, el qual tenia més o menys l'edat del seu fill Joan –qui posteriorment en serà soci- i estava involucrat, tant o més que ell, amb la Real Companyia de Canalització de l'Ebre. Tenia un coneixement privilegiat de les intencions de vertebrar la xarxa de sèquies que acompanyaria la introducció de l'arròs al delta, i els anys 50 eren un moment idoni per adquirir aquelles terres amb un preu d'erm.

De fet, així succeí. L'any 1864, trobem a Joaquim Cachot entre el comissionat de propietaris que signen un poder amb José Canicio per a que sigui ell qui gestioni les negociacions amb la Real Companyia de Canalització de l'Ebre per a la construcció de

¹⁷¹ Sobre els preus de l'habitatge al sòl urbà, cal mirar la memòria descriptiva que presentà l'arquitecte Vicent Peris com a part integrant del projecte d'eixample per a la ciutat de Tortosa l'any 1873. AGA, Fondo Educación, 5. Inventario 14.2. Top 31/8217. Leg 8956-2. *Proyecto de Ensenche de Tortosa*. Igualment, encara que amb cronologies posteriors, també és força descriptiu la descripció de les condicions d'habitabilitat de les cases del nucli antic de Tortosa que presenta el metge Felip Vilà a la seva topografia mèdica de l'any 1891. Biblioteca de la Real Acadèmia de la Medicina de Catalunya. VILÀ i OLIVA, Felip Santiago: "Estudio Topográfico-médico de Tortosa y su termino" (1891) Sign: Arm. S Caixa XX, num 3.

la sèquia coneguda com *la Número 1*.¹⁷² Cachot veurà convertit l'erm en un arrossar, on l'aigua del qual la gestionava un conegut i soci seu. Les relacions que tindrà Joaquim Cachot amb Canicio es perllongaran amb el seu fill Joan Cachot i el futur molí de farines.

Pel que fa a la situació que resta després de la mort de Joaquim Cachot (als primers dies del 1866), tant Joan com la seva mare, usufructuària dels béns llegats pel seu marit, es capitalitzaren durant el mes de setembre del 1867 tot adquirint la quantitat de 16.000 escuts via tres préstecs, la qual cosa suposava poc menys que hipotecar el valor equivalent a totes les propietats rústiques que els llegà el seu pare i marit i que s'invertiren a la construcció del molí de Jesús.

10.2.2.11. El conflicte entre la RCCE i José Canicio i la seva afectació sobre la fàbrica farinera de Cachot.

En José Canicio era un inversor molt hàbil, amb una forta presència en els sectors econòmics més innovadors i actius del moment: explotació de l'arròs, construcció de sèquies al delta, posseïa un molí de farina a Amposta i actuava com a contractista a les obres que afectaven la construcció i reparacions dels canals, a més a més de ser un dels molts prestamistes de la Companyia.

Entre el 1869 i 1872 la Companyia va arribar a deure a José Canicio un total de 1.179.375,71 pts. La Companyia no pagà els deutes contrets dins del termini estipulat, per la qual cosa començà un procés judicial que culminaria amb la sentència del 13 de maig del 1873 segons la qual, la Real Companyia de Canalització de l'Ebre quedava embargada tant en allò que afectava a béns com a drets fins que aquella fes efectiu el que devia.¹⁷³

José Canicio, posà com a dipositari judicial de la Companyia al seu soci, en Joan Cachot, la qual cosa feia que el molí de Jesús tingués una posició de força important a l'hora de negociar amb l'organisme que li cedia l'aigua del seu molí. Amb aquella nova situació, en Cachot passà de ser un client problemàtic de la Companyia a ser qui

¹⁷² AHCTE, fons notarial. Tallada, Tort. 735. p. 735.

¹⁷³ ARCCE RC375. *José Canicio, juicio ejecutivo. 1873. Debe la Real Compañía del Ebro a D. José Canico, en 1º de Enero de 1873.*

gestionava els canons de reg, el canon de la tracció hidromecànica, el peatge de la resclosa de Xerta, i fins i tot la gestió econòmica del sou del personal de la Companyia.

Evidentment, la Companyia es mostrà indignada sobre el fet de que el dipositari judicial dels drets econòmics de la Companyia fos soci de l'executor de l'embargament. La Companyia, en tot moment l'acusà de parcial i de irresponsable, amb l'argument de que faria prevaldre els seus interessos –com a client de la Companyia- per sobre del deure de la imparcialitat que el seu càrrec com a dipositari exigia.

El cert és que les acusacions de la Companyia no eren infundades en absolut. Arran d'una revisió de la liquidació dels comptes de la Companyia presentats per Cachot del 1873 per part dels grans inversors de la Companyia (el Crèdit Mobiliari Francès, especialment), es demostrà que els comptes de Cachot presentaven greus irregularitats, sobretot en la gestió dels comptes de l'explotació de les sèquies Balada, Figuerola, la número 1 del canal d'alimentació (d'on ell regava) i del molí de Cachot, la seva fàbrica. Els desfalcaments de Cachot, que restaren impunes amb els vistiplau del seu soci José Canicio, sortiren a la llum cada cop que els inversors demanaren comptes.¹⁷⁴

Tanmateix, la Companyia imposà la validesa dels seus comptes i finalment tots els deutes –almenys a aquells que feia referència al molí de la seva propietat- li serien liquidats, un cop finalitzés el termini de 20 anys de concessió d'aigües, sobre la hipoteca del molí. No obstant això, la RCCE no liquidaria el deute amb José Canicio fins al 1908, encara que el dipositari judicial ja no era en Joan Cachot.¹⁷⁵ Cachot va dimitir del càrrec tan bon punt va tancar el contracte amb la Companyia per la concessió d'aigües al seu molí.

El conflicte amb la RCCE no seria l'únic que mantindria la fàbrica farinera de Joan Cachot. Aquesta fàbrica es veurà involucrada, a més en un conflicte amb una altra empresa que es situaria a escassos 500 metres d'aquesta i que, davant la perspectiva de beneficiar-se del salt d'aigua de Jesús, desencadenà un altre conflicte per l'ús privatiu de d'aquelles aigües.

¹⁷⁴ ARCCE RC386. *Depositaria judicial del señor Cachot. Informe. Indicaciones referentes a la presentación de cuentas del depositario judicial D. Juan Cachot. s/d.*

¹⁷⁵ ARCCE RC1747. *Acreedores. José Canicio: cancelación de la hipoteca. 2/71908. Protocol amb el notari de Barcelona Juan L. Guerrero y Muñoz.*

10.2.2.12. Un conflicte sobre la localització industrial. El cas del molí de Piñol i Moreso.

Entre les clàusules que en Joan Cachot pactà amb la Companyia, destacava per sobre de totes el pacte monopolístic sobre la producció de farina. Segons aquella clàusula, la Companyia es comprometia a no cedir aigua a cap iniciativa industrial que pogués fer competència a la fàbrica de Joan Cachot en aquell punt del canal d'alimentació.

Aquesta clàusula tenia molt de sentit donat que existia un altre projecte coetani al de Joan Cachot que, lluny d'aspirar a posseir la mateixa localització que el molí de Cachot, volia implantar una fàbrica a escassos 200 metres barranc avall, just al punt on el barranc desembocava al riu. En Marcial Moreso i en Josep Piñol, el 12 d'abril del 1867 van promoure un expedient al govern provisional per acollir-se a la Llei d'aigües del 1866 per a l'aprofitament industrial de les aigües del barranc de Jesús, on pretenia instal·lar una roda hidràulica.¹⁷⁶

En Casimiro Ferran, molt compromès amb el projecte de Cachot, presentà una reclamació, argumentant diversos punts:

En primer lloc, que les aigües que baixaven pel barranc, les d'origen fluvial -com deia a la petició elevada al govern de la província- eren inexistents tret de dies puntuals de els períodes de pluja, i que l'aprofitament industrial del barranc només s'entenia si es tenia en compte l'aprofitament de les aigües que surten del molí de Cachot provinents del salt d'aigua del desguàs del canal d'alimentació.

La postura de la Companyia era força dubitativa. Per un costat, li interessava fer que la fàbrica de Piñol pagués els drets d'aigua, però per altre, si aconseguia tal cosa, trencaria una de les clàusules més importants del contracte de Joan Cachot, en un moment on encara no s'havien iniciat les tensions per l'impagament del cànon o per la qüestió de l'embargament de la Companyia pels deutes contrets amb José Canicio. I, en segon lloc, s'aferrava a l'article 11 de la llei de concessions del 26 de novembre del 1851, on en Joan Cachot tenia el dret exclusiu sobre aquelles aigües fins que es perdien al riu.

¹⁷⁶ AHT, fons cambra agrària, top 190. *Expediente sobre el aprovechamiento de aguas intruida a instancia de los Sres. D. Marcial Moreso y José M^a Piñol, el uno, y Juan Cachot el otro. 7/11/1868.* La petició fou publicada al BOPT, 47, on s'establia que s'iniciava el període de 30 dies per a que qualsevol ciutadà pogués presentar greuges o inconvenients.

La resposta del govern civil, previ informe de la Junta provincial d'agricultura, indústria i comerç, determinà que, a priori, la existència del molí d'en Piñol no es podia posar en dubte. Els senyors Marcial Moresó i en Josep Piñol havien sigut els primers d'entregar la proposta a la instància competent i, a més, segons l'informe de la Junta, el seu era un projecte de més envergadura que no pas el de Joan Cachot. Cal dir, però, que la Junta castigà la pràctica d'acord personal entre la Companyia i l'industrial Joan Cachot i premiava a aquell qui reconeix l'autoritat de la província.

La determinació definitiva del govern es basava en l'afirmació de que les aigües que transcorren pel barranc podien considerar-se eventuais, i per tant, no hi havia cap motiu pel qual no poguessin ser concedides. Les aigües eventuais del barranc, tinguessin l'origen que tinguessin, eren de domini públic i podrien ser concedides a en Piñol pel simple fet de ser el primer en reclamar-les; la Companyia, no tindria cap dret de reclamació degut al fet de que en Moresó i en Piñol no prenen les aigües del canal de navegació, sinó del propi barranc, un cop ja havien sigut aprofitades pel molí de Cachot.

Cachot reclamarà a la Companyia el fet de no haver-se pogut imposar en aquella qüestió, ni tan sols haver aconseguit fer prevaldre el principal argument, basat en el principi de la llei de Concessió, que entregava a la Companyia tots els salts d'aigua produïts per les seves obres.

La Companyia acabà per abandonar la idea de querellar-se, encara que sí que reclamà la determinació del la Junta de Tarragona davant el Ministeri de Foment (18/12/1869) amb la intenció de, ja no fer desaparèixer el molí de Piñol, sinó intentar que aquell molí els pagués el cànon d'aigua, tal i com feia el mateix Cachot. Però per fer-ho, calia, a més, convèncer a Moresó i Piñol que reconvertissin el molí en un altre sector (molí d'arròs, fabricació de teixits, metal·lúrgia...), proposta que, lògicament rebutjaren i, a sobre, afirmaren amb certa ironia, que si desitgessin canviar de sector industrial, ja es posarien en contacte amb l'autoritat competent.

Finalment, la reclamació no fou atesa per Madrid, i Cachot i la Companyia es van haver de resignar a veure com un molí s'aprofitava gratuïtament d'un volum d'aigua de 1.500 litres/segon que 200 metres més amunt costaven 40.000 reals anuals.

10.2.2.13. Els anys d'explotació del molí de Joan Cachot.

La producció, tret de parèntesis produïts per avaries, epidèmies o guerres, era força estable tot l'any. Una mitjana de 700 tn de farina/any, segons l'estadística industrial, eren produïdes de manera constant menys els mesos de juliol, agost i setembre, mesos en els que el cabal de l'Ebre era més baix i més necessària era l'aigua dels canals per al reg.¹⁷⁷ Amb el cabal complet, el molí funcionava plenament, amb les 4 moles, amb la meitat del cabal, 2 moles i 3 moles amb dues tercers parts del cabal habitual. En funció d'això, el propietari rebia les indemnitzacions per part de la Companyia, tal i com ho contemplava l'escriptura de l'arrendament d'aigües.

TAULA 7.8: Indemnització de la RCCE per falta de dotació d'aigua al molí de Cachot.

Mes	Dies	Hores	Moles en funcionament
Juliol	22		0
Agost	4		1
Agost		11	1
Agost	5	15	2
Agost		9	2
Setembre		9	2
Setembre		8	2
Setembre		9	2
Setembre		9	2
Setembre		9	2
Setembre	1		0
Setembre	1	2	0
Novembre	1		0
Novembre	1		0
Import total a indemnitzar			6.785,62 reals

FONT: ARCCE, top: 598 *Molino de la viuda de D. Joaquín Cachot e hijo. Relación de los dias y horas que ha dejado de funcionar dicho artificio durante el año ppdo de 1868 por el concepto que se espresa en el artículo 2º de la contrata celebrada con los mismos e inemnizaciones que por tal motivo corresponde.* Elaboració pròpia.

La Companyia sempre recriminà a Joan Cachot el detall d'exigència en el cobrament de les indemnitzacions, quan, segons ells, la resta del temps es beneficiava molt més dels 1.500 litres per segon que havia contractat. La situació esdevindrà especialment tensa a partir del conflicte ja esmentat de l'embargament de la Companyia i la posició de Cachot en tot aquest conflicte. A més, al setembre del 1873, el sindicat de regants d'Amposta es van queixar de l'escassetat d'aigua per regar. Després d'advertir dels

¹⁷⁷ AHT, fons Cambra Agrària, Top 8001. *Estadística fabril e industrial. Partido de Tortosa.*

abusos a Joan Cachot, la Companyia optà per limitar i restringir al màxim la dotació d'aigua per al seu molí i construir un mòdul capaç de limitar-li l'entrada d'aigua als estrictament 1.500 litres contractats, o de tallar-li directament el subministrament en virtut de la preferència del reg per sobre de l'aprofitament de l'aigua com a força motriu.

Cal dir, però, que Cachot com a dipositari judicial, no autoritzarà mai la construcció del mòdul, argumentant que el cost d'aquella obra no podia ser assumida per una hisenda embargada. La companyia, tanmateix, va demanar permisos a l'administració econòmica de la província per poder engegar aquella obra amb l'argumentació de que era un punt reconegut al contracte. No obstant, les dificultats econòmiques de la Companyia, i l'esclat de la Tercera Guerra Carlina provocaran que aquell projecte, malgrat estar elaborat i projectat sobre paper, mai afectarà al molí mentre romania en mans de Joan Cachot.

La Tercera Guerra Carlina resultà un moment de paràlisi per a tota l'activitat econòmica de la comarca. Les partides carlines controlaven les vies de comunicació i amenaçaven amb pena de mort qualsevol transport de mercaderia. També inutilitzaven els ponts sobre els canals i sabotejaven els sistemes de reg. En aquest context, Maria Castelló, vídua de Joaquim Cachot i mare de Joan Cachot, a l'octubre del 1874, va escriure a la comissió directiva de la Companyia a Barcelona informat que s'havia vist obligada a interrompre la producció de la fàbrica farinera per ordre dels carlistes, sota severes amenaces, ja que no permetien el transport de farines des de la fàbrica a Tortosa. A més, el mateix governador militar, tampoc deixava sortir cap aliment de la ciutat per tal d'acumular queviures per resistir en cas de setge. Maria sabia que no es podia reclamar a la companyia cap tipus d'indemnització, ja que el contracte estipulava que no s'indemnitzaria al molí per motius de força major, però sí que demanava a la comissió directiva que tinguessin en compte la fàbrica a l'hora de demanar indemnitzacions a l'estat per danys i perjudicis.¹⁷⁸

Tot sembla indicar que les condicions financeres sempre foren molt precàries. Els últims vint anys de la centúria són coneguts com els anys de la crisi agrària i l'estructura

¹⁷⁸ ARCCE, top. 826. Cartes d'Ildefons Ferran a la Comissió Directiva de la Companyia a Barcelona del 15/10/1874 i 22/10/1874.

jurídica de les companyies, societats comanditàries, abocava a la majoria d'empreses catalanes a sofrir un dèficit de liquiditat continu. La legislació mercantil espanyola fou durant gran part del s. XIX especialment hostil a l'hora d'acceptar la creació d'empreses constituïdes a partir d'aportacions de capital del accionistes. Com descriu García López, la llei només era indulgent amb les companyies ferroviàries, les societats de crèdit i les explotacions mineres, però malgrat que la legislació revolucionària del 1869 en va obrir les portes, el model d'empresa de societats anònimes no acabaria quallant. Explica que la raó de base es troba en l'escassetat d'estalvis i de rendes disponibles, que feu que s'agrupessin uns pocs capitalistes —coneguts o familiars— i amb aportacions no gaire elevades.¹⁷⁹

Les empreses, com la de Cachot, eren eminentment familiars, podien comptar amb socis inversors, com és el cas de José Canicio, però més que integrants jurídics de l'empresa, eren amics que s'avalaven mútuament a l'hora de finançar-se. A falta d'entitats creditícies, els anys 70 i 80 del s. XIX, seran anys on el més convenient era diversificar inversions, intervenir en els sectors en auge i involucrar-se als grans projectes regionals per esdevenir contractista d'entitats considerades solvents o amb facilitat per finançar-se, ja fos l'Ajuntament o de la mateixa RCCE.

Tanmateix, la forma més habitual per aconseguir liquiditat serà recórrer al crèdit personal, avalat per les propietats immobles en possessió. D'aquí, la importància d'haver aconseguit un capital immoble sobre el que sustentar els crèdits hipotecaris. En Cachot, davant les creixents despeses i els deutes contrets es va veure obligat a hipotecar el molí per avalar els seus crèdits. La finca de la fàbrica farinera va suportar fins a 4 hipoteques entre 1875 i 1886 per un valor de 145.785 pts en total.

Pel que fa a les condicions de competència local, topava amb el molí d'en Piñol, situat a escassos 200 metres, el molí de José Pons i Enrich a l'eixample de Tortosa, mogut amb vapor, igual que la fàbrica de Masoni, i el de la Vídua i els fills de Mariano González, situat a l'assut de Tivenys.

Respecte aquests competidors, el Molí d'en Piñol tenia cert avantatge, donat que Pinyol havia de compensar la falta de velocitat de les aigües del canal de Jesús amb una

¹⁷⁹ GARCÍA LOPEZ, José Ramon: "Las sociedades colectivas y comanditarias en la dinámica empresarial española del s. XIX" a A Revista *Historia Económica*, num. 12 1994. p.177 i ss..

màquina a vapor, el qual, segons la Companyia, li comportava una despesa addicional diària de 35 pts. La fàbrica de Pons i Enrich i la de Masoni, malgrat funcionar íntegrament en vapor i suportar unes despeses de 48,5 pts. diàries addicionals en els costos de producció, tenien l'avantatge de situar-se just al costat de la estació de ferrocarril. I, finalment, el molí dels González, si bé era cert que gaudien disposaven d'una força hidràulica il·limitada, també ho era que estava a 13 quilòmetres del punt de distribució i major consum que era Tortosa, la qual cosa li suposava unes despeses de transport fluvial de 33,5 pts diàries.¹⁸⁰

En l'àmbit de la competència interregional, la farina de Tortosa topa amb el centre de producció de Vinaròs, i sobretot Reus i Tarragona, centres on ja s'havia difós el canvi de sistema de producció, el sistema austrohongarès, al que Cachot es va haver d'adaptar.

Quan aquesta fabrica es va construir, era l'única fàbrica d'aquella mena existent a Tortosa i es rebien grans remeses de blat del Maestrat i el Baix Aragó, a més de la producció local, i comptaven amb les demandes de farina del Camp de Tarragona. Tanmateix, des la segona meitat dels 70, la distribució esdevingué eminentment local, degut a la irrupció de més indústria i amb tecnologia més moderna.

10.2.2.14. La ruïna de Joan Cachot, el final del contracte amb la RCCE i la proposta de compra de Vidiella.

El contracte de concessió dels drets del salt d'aigua de Jesús s'acabava al gener de l'any 1888. Les negociacions de renovació –estipulades al contracte d'arrendament– s'iniciaven en un context d'hostilitat entre les parts. En principi, en Joan Cachot no estava disposat a renovar el contracte sense modificar-lo però vist des del punt de vista de la RCCE, en Joan Cachot estava immers en una situació financera molt inestable, incapaç de respondre a l'espiral de deute creditici en que es trobava, sent la fàbrica el seu principal aval. Aquesta condició generà una cadena de conflictes ja que el molí, des de la seva construcció, estava hipotecat com a garantia del pagament del cànon, però durant els 20 anys de funcionament de la fàbrica, aquesta esdevingué aval de quantitats importants de diners que Cachot no va ser capaç de retornar.

¹⁸⁰ ARCCE Top 598. Molí de Cachot. Fulls solts no adscrits a cap sublligall. Informe del Director General de l'Explotació dels Canals, Ramon Zaragoza als directors de la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre. 19/05/1888.

L'any 1888 fou l'any en què, acabat el contracte d'arrendament i vist la incapacitat de Cachot i la Companyia d'arribar a un acord, els creditors de Joan començaren a demanar explicacions. La demanda que desencadenà un llarg procés judicial fou presentada per Pedro Juan Vidiella i de Ramon.¹⁸¹ Aquest fou l'últim dels creditors que prestà a Joan 50.000 pts. al mes de juny del 1882 per a que fes front a l'escalada de deute que s'aproximava. La demanda culminà amb l'execució contra els béns de Joan Cachot i del seu aval i soci, José Canicio. El problema del molí era que aquell immoble era l'aval de molts dels deutes encara impagats de l'acusat, pel que es determinà la taxació del molí i la venda del mateix per entregar els diners que es deuen als seus creditors.

El jutjat de primera instància de Tortosa va treure a pública subhasta la finca embargada en un preu mínim de 158.570 pts, el preu de taxació. No va haver licitant; el segon cop es proposà una rebaixa del 25% però tampoc hi va haver resposta per part del públic. A la tercera, ja no es va posar preu mínim, i fou el propi Vidiella qui licità la fàbrica i la finca que la conté pel preu de 5.000 pts (30/11/1889). La compra del molí per part de Vidiella va provocar un cert revolt entre els altres creditors de Cachot, doncs la venda del molí era l'única esperança que tenien de recuperar el capital prestat.

La situació s'agreuà quan a principis d'agost del 1892 van morir els dos socis executats, José Canicio i Joan Cachot. El propietari del molí va morir sense haver atorgat testament amb la voluntat de no traslladar el conflicte dels crèdits als seus tres fills (Joan, Joaquina, i M^a Cinta Cachot i Lluís), els quals, evidentment, van renunciar a la herència del seu pare. Per aquest motiu es va nomenar dipositari de l'herència de Cachot a Joaquim Ferré, inquilí de la casa que hi havia al solar del molí.

A partir de la mort de Cachot, començaren a sortir altres pretendents a comprar el molí; en Joaquim Figueres manifestà estar disposat a millorar l'oferta en 25.000 pts. Per atendre aquesta nova petició, el jutjat convocà la enèsima subhasta pública però Figueres no es va presentar. Passats els 10 dies que la llei contemplava per presentar la proposta de compra, finalment el molí fou adjudicat a Vidiella per l'insignificant preu de 5.000 pts. el dia 21 de juliol del 1894, i l'escriptura fou protocolitzada el 8 de gener

¹⁸¹ ARCCE Top 598. Molí de Cachot. *Petición Cachot; Petición Vidiella. Al juzgado. Còpia del 27/11/1889.*

del 1896. A partir d'aquell moment s'iniciava la segona etapa de funcionament del molí fariner de Jesús amb la que s'entraria al s. XX.

10.2.2.15. La fàbrica de Piñol i Moreso. Un exemple de conflicte per la localització industrial amb la fàbrica de Joan Cachot.

Entre els conflictes que es trobà la fàbrica de Cachot fou l'aparició de competència directa que perseguia emprar la mateixa força motriu del salt de Jesús. Aquesta eventualitat agregà un ingredient més a les relacions conflictives entre l'industrial i la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre, el de la localització industrial. Tanmateix, la fàbrica que anomenarem de Piñol i Moreso resulta interessant tractar-la donat que presenta els trets essencials que identifiquen en el procés de modernització industrial: adaptabilitat en allò referent a les fonts d'energia, però també innovacions de caràcter societatari que li permetrà sobreviure com a empresa més enllà de la situació dels seus propietaris puntuals en un determinat moment. Vegem-n'he la seva història.

10.2.2.15.1. El precedent de la fàbrica de Piñol i Moreso. El molí flotant de Blanch.

Joaquim Blanch i Jardí era un pagès terratinent del poble de Jesús. Els inicis de la seva activitat econòmica irrompen cap al 1854, any en que es casà amb Mariana Bayerri, mestra d'educació infantil.¹⁸²

Blanch, inicià una forta activitat de compra-venda de finques i actuà com agent prestamista durant la segona meitat de la dècada dels anys 50, especialment amb el seu cunyat, Josep Mangrané qui s'havia casat amb la germana de Joaquim al 1837.¹⁸³

La primera gran inversió no financera ni immobiliària que realitzà Blanch va ser la construcció d'un molí flotant, ubicat a la riba de l'Ebre a l'alçada de Jesús. Per portar-ho a terme, en Joaquim es va associar amb dos moliners de professió: en Joan Barberà i Major, de la mateixa edat que Joaquim i també resident del poble de Jesús, i amb Francisco Abellà i Lleixà, moliner de farina de Xerta. Aquests tres socis construïren un molí fariner sostingut sobre dues barques i ancorat a la riba dreta de l'Ebre, just a la

¹⁸² AHCTE, fons notarial, Montserrat, tort255. 27/09/1854.

¹⁸³ AHCTE, fons notarial, Montserrat Sagaceta, tort47. 27/08/1837.

desembocadura del barranc de Jesús, punt on posteriorment s'ubicarien les dues principals fabriques farineres de la regió.¹⁸⁴

Un molí flotant consistia bàsicament en una estructura formada per un parell de llaguts ancorats tant al fons com a la riba del riu, entre els quals s'ubicava una roda de paletes corbes, típiques dels molins accionats per un flux d'aigua que transcorre per sota de la roda. El riu, en aquest cas, l'Ebre, feia girar l'eix horitzontal de la roda i aquest, a la vegada, s'estenia cap al llagut més pròxim a la riba. Sobre aquest llagut, es solia construir un cobert on s'encabia l'engranatge que convertia la rotació horitzontal en vertical amb la que ja s'accionava la mola del molí. Els avantatges que ofería aquest sistema eren obvis: en primer lloc, tenien una dotació d'aigua permanent, il·limitada i sobretot gratuïta. I, en segon lloc, era una estructura mòbil i fàcilment adaptable als nivells i la irregularitat del cabal de rius com l'Ebre. En canvi, la capacitat de mòlta era força reduïda, ja que l'espai de treball era escàs. No obstant, a jutjar per la vaga descripció que dona l'escriptura de compra d'una part del molí per part de *Moreso Hermanos*, ens indica que aquest molí disposava de dues moles, una per a blat i l'altra per a arròs.¹⁸⁵

Tal circumstància ens porta a pensar en que el llagut pròxim a la riba, devia ser més gran que l'altre, que l'existència de dues moles implica un sistema d'engranatges més complex que el que s'ha esmentat, i que permetia donar tracció a una de les dues o bé a les dues al mateix temps. Tanmateix, no deixava de ser un mecanisme tradicional i que res tenia a veure ni amb els grans molins antics, ni molt menys amb els moderns. D'aquest tipus de molins, n'hi ha documentats al tram final de l'Ebre, especialment a l'actual comarca de la Ribera d'Ebre des del s. XIV i el sistema no serà abandonat fins finals del s. XIX.¹⁸⁶

Serà justament al s. XIX, quan aquest tipus de mecanismes comencen a topar-se amb inconvenients i competència superior. En primer lloc, trobem que l'augment del tràfic fluvial i especialment l'inici de la navegació a vapor ocasionarà greuges entre els

¹⁸⁴ La constitució de la societat tripartita per explotar el molí flotant es dugué a terme el dia 31/12/1863. AHCTE, fons notarial, Costa tort 418. 31/12/1863.

¹⁸⁵ AHCTE, fons notarial. Notari Costa i Abesa. 9/4/1866. Tort508

¹⁸⁶ BLAY BOQUÉ, Jordi; ANTON CLAVÉ, Salvador (dir.): *El patrimoni de molins de la demarcació de Tarragona. Anàlisi i estratègies d'intervenció*. (2001). Tarragona. Diputació de Tarragona. p. 56-57

propietaris dels vaixells i d'aquests molins. Les greuges arribaren a instàncies governamentals a partir del 1859, la qual cosa provocà que s'apliqués un control més estricte sobre la proliferació d'aquest tipus d'artefactes, a més a més d'exigir-los grans responsabilitats i indemnitzacions pels inconvenients produïts a la navegació.¹⁸⁷

El que resultava interessant d'aquest petit molí, però, no era la seva tecnologia ni el model de la seva explotació, sinó la seva posició estratègica, fet que acabà per captar l'atenció d'una de les grans famílies nobles de la ciutat de Tortosa, concretament de Josep Maria Pinyol i Navàs, el qual va adquirir el terç dels drets del molí propietat de Francisco Abellà,¹⁸⁸ seguit a deu dies de diferència, de l'adquisició per part de Joaquim Blanch del terç del seu soci Joan Barberà i Major per 10.000 rv, restant a partir de l'1 de gener del 1864 Joaquim Blanch i Josep Maria Piñol com a únics propietaris, amb 2/3 i 1/3 de la propietat del molí respectivament¹⁸⁹.

En Joaquim Blanch, al 1866 va vendre 1/6 part dels seus 2/3 a la societat *Moresó Hermanos* pel preu de 960 escuts, tot reservant-se el dret de comprar del terç sencer del molí si passats 3 mesos el rendiment resultava satisfactori (s'estableix per escrit, el principi de compra preferent entre els socis).¹⁹⁰ Aquesta escriptura és important, perquè contribueix a la clarificació d'unes condicions que no havien estat protocolitzades en un principi, i per això, cada transacció esdevé una declaració de les condicions entre socis nova. Era significatiu, tanmateix l'increment de valor que s'havia produït d'ençà la primera recomposició del capital del molí: si al desembre del 1863 un terç del molí es va vendre per 10.000 reals, és a dir, 1/6 part valia (passant-ho a escuts) 166,66 escuts. Per mateixa fracció del mateix molí, al 1866 Marcial Moreso, en nom de la societat Moreso Hermanos, pagà 965 escuts. Això significa un increment espectacular del 569% en un període de 28 mesos de diferència.

A partir d'aquest moment, sembla ser que el negoci s'havia diversificat. El molí ja no era únicament fariner, sinó també estava preparat per moldre arròs, amb una mola específica per a cada producte, i a més, ja els protocols parlen de l'existència d'un magatzem ubicat al costat de l'artefacte. El molí flotant es comunicava amb la riba

¹⁸⁷ AHT. Fons Cambra Agrària. Top 275. Expedient sobre navegació fluvial.

¹⁸⁸ AHCTE, fons notarial. Notari Costa i Abesa. 21/12/1863. Tort418

¹⁸⁹ AHCTE, fons notarial. Notari Costa i Abesa. 31/12/1863. Tort418

¹⁹⁰ AHCTE, fons notarial. Notari Costa i Abesa. 9/4/1866. Tort508

mitjançant taulons que possibilitaven el tràfec amb els sacs de blat i farina que es guardaven en aquell petit magatzem que es construïren a la riba del riu.

La situació canvià substancialment a partir del 1867. Tot sembla indicar que Joaquim Blanch comença a tenir dificultats per fer front a les seves despeses com a propietari de les dues terceres parts del molí flotant. Blanch es mostrà incapaç d'afrontar una factura que ascendia a 21.870 rv entre els conceptes d'una partida d'arròs (11.380 rv) entregada per Llorença Navàs, vídua de José Domingo Piñol, mare del seu consoci Josep Maria Piñol i en concepte d'unes reparacions mecàniques al molí flotant (10.490 rv).¹⁹¹ Blanch no va tenir més remei que vendre a carta de gràcia a Llorença Navàs la seva meitat del capital de la societat, valorada en 31.870 rv. Tanmateix, Blanch establí una clàusula al contracte de retrocompria que li permetia recuperar la seva part del capital del molí si podia retornar el deute contret en un període inferior a 4 mesos, abonant a canvi un interès del 6% sobre el valor de la meitat del molí.

Aquest esforç per recuperar el control del molí, ens indica que el negoci era, si menys no, rentable i que el seu valor tenia perspectives d'anar en augment. Cal recordar que ens trobem a principis del 1867, moment en el què es comença a posar en consideració per part de la real companyia de canalització de l'Ebre la possibilitat d'arrendar els salts d'aigua del canal de reg per a usos industrials, i per tant, començaven a aparèixer peticions d'arrendament d'aquests salts. El sector estava en auge, de la mateixa manera que proliferava la producció d'arròs pel Delta de l'Ebre. El sector, per tant, tenia perspectives de créixer.

Blanch, al llarg del 1867 començà una campanya per aconseguir liquiditat per poder tornar a ser solvent, recuperà la seva part del molí i inicià una nova arrencada inversora en el sector de la molinaria.¹⁹² Amb els diners disponibles Blanch intentà adquirir els permisos per construir una roda hidràulica a sobre del propi canal d'alimentació, a escassos 200 metres d'on tenia el molí flotant. A més, s'oferia a crear un sistema d'elevació d'aigües que possibilitaria el reg de fins a 300 ha. d'horta.

¹⁹¹ AHCTE, fons notarial. Notari Costa i Abesa. 15/2/1867. Tort534

¹⁹² Blanch va vendre el seu molí d'oli per 6.400 reals, reservant-se així mateix el dret de retrocompria, adquirí un préstec de 3.300 escuts a un interès del 9% i hipotecà les finques que havia obtingut dels seus capítols matrimonials. AHCTE, fons notarial. Notari Tallada. 20/3/1867, 4/4/1867, 8/5/1867, 15/6/1867. Tort538

La Companyia li oferí un preu de 500 rv/cavall, durant 15 anys, preu desmesurat, reconegut fins i tot per la RCCE, que deïa: *Que señalando como precio anual de arriendo la cantidad de Reales de Vellón 500 por caballo, es en el caso presente el más adinerado de cuantas existen en España, respecto a concesiones de aguas para el uso que se indica, **precio que no seria posible exigir si no lo aconsejara la situación tan propia mercantilmente considerada, en que se establecerá la indústrria que se solicita.***¹⁹³

La Companyia de canalització de l'Ebre, va pressionar-lo per a que acceptés una petita variació del seu projecte. Des de la junta directiva de la Companyia, sempre havien desconfiat de les obres ubicades en un punt excessivament pròxim al canal d'alimentació, i especialment en aquest cas, que calia situar la roda al damunt mateix del canal. Les causes que responen a aquest recel tenen a veure amb el fet de que, en aquell moment, les vores del canal no estaven fetes d'obra, i temien desprendiments i pèrdues d'aigua que afectessin a les instal·lacions de reg, per no comptar amb els inconvenients que ocasionaria a l'hora de realitzar tasques de neteja i manteniment del canal.

No obstant, les negociacions s'estancaren. Blanch abandonà temporalment el projecte en pro de la participació única del molí que el seu cunyat Francisco Mangrané havia alçat aprofitant el salt d'aigua que hi havia just al davant del castell d'Amposta.

És possible que, no fos únicament les condicions abusives que oferia la Companyia – que al cap i a la fi no eren pitjors que les que havien ofert als demás inversors-, sinó la evidència que es proposava realitzar una inversió a petita escala que en poc temps es veuria francament superada pels molins de major capacitat que just en aquell mateix moment ja s'estaven construint.

10.2.2.16. La fàbrica de Piñol i Moreso.

La història del molí rival del de Joan Cachot és substancialment diferent i representa un model de funcionament i d'estructura orgànica de l'empresa totalment antagònic al que s'ha vist fins ara.

¹⁹³ Arxiu de la RCCE, top. 583. *Proyecto de un molino que en el kilómetro 13 del canal de alimentación trata de construir Dn. Joaquín Blanch y Jardí*. Carta de la resposta de la Comisió directiva de la RCCE a Madrid al representant de la Companyia a Tortosa, 18/11/1867.

L'aparició del molí de Piñol i Moreso irromp gairebé de manera simultània al molí de Cachot. Ja s'ha explicat com foren en Marcial Moreso i Josep Piñol els primers en elevar la petició al govern provincial per obtenir l'autorització per construir un molí al tram final del barranc de la Palomera de Jesús, i com d'aquesta petició se'n derivà un conflicte entre la Real Companyia de Canalització de l'Ebre, en Joan Cachot i els peticionaris. El Govern determinà que l'aigua que circulava pel barranc, malgrat derivar del desguàs del molí de Cachot, era considerada aigua eventual i per tant Piñol i Moresó es varen quedar exempts de pagar cap tipus de cànon (com havia de fer Cachot) per l'aigua provinent del salt d'aigua del canal d'alimentació de l'esquerra de l'Ebre.

Quan Piñol i els germans Moreso obtingueren el permís, varen comprar el solar per 960 escuts i iniciaren les obres del molí que havia de substituir el vell molí flotant aleshores ja desaparegut.¹⁹⁴ Cal, tanmateix, fer una breu aproximació al perfil econòmic dels inversors.

10.2.2.16.1. Els negocis de Moreso Hermanos.

La societat *Moreso Hermanos* la composaven Marcial i el seu germà gran, Teodoro Moreso, els quals, des del setembre del 1855, es dedicaven a la compra-venda de fruits. Al *Indicador de España* s'anunciaven com a *banqueros y comerciales en toda clase de géneros; consignatarios de vapores y toda clase de buques. Consulado de Portugal*.¹⁹⁵ En efecte, foren un dels promotors de l'adquisició del vapor Tarraconsense, manat a construir als tallers Alexander de la Barceloneta l'any 1858.¹⁹⁶ Amb aquest vapor, la societat Moreso Hermanos realitzaven tasques de transport de cereals entre Tortosa i el port de Tarragona. La ratificació dels privilegis del monopoli de la navegació a vapor per part de la Real Companyia de Canalització de l'Ebre, els va obligar a desfer-se del

¹⁹⁴ AHCTE. Fons Notarial. Costa i Albasa, tort617, 28/9/1868. Sabem per aquest protocol que Marcial Moreso va llogar un llagut al moliner Manuel Pedrosa i Rumagosa per a que l'utilitzés de suport per a la roda del molí flotant que tenia instal·lat a Tortosa d'ençà el 1868. Al contracte d'arrendament no hi estava present en Piñol, i per tant deduïm que no es tractava de la mateixa barca de que era usada al molí flotant que fins aleshores gestionaven en la societat hereva de Blanch.

¹⁹⁵ Viñas y Campí. *El Indicador de España y de sus posesiones de Ultramar, ó sea, inscripción general de todas las clases comprendidas en el Subsidio Industrial y de Comercio, las de la Magistratura y Administración y las casas extranjeras que faciliten antecedentes al efecto : almanaque de más de 300.000 direcciones*. 2a ed. 1867. p. 378.

¹⁹⁶ QUERALT, M^a Carme; SUBIRATS, Maite: "La navegació per l'Ebre. Els vaixells de vapor (1856-1929)" a *Recerca*, 3. 1999. p. 165-166.

vaixell i externalitzar el servei de transport, el qual, sabem d'entrada, que es derivà cap al ferrocarril tant bon punt la línia entre València i Tarragona estigué enllestida.

Tanmateix, la seva activitat difícilment es pot resseguir donada la seva diversitat: entre les seves activitats més importants trobem la logística.¹⁹⁷

L'altra branca econòmica dels negocis de la societat Moreso Hermanos era la intermediació comercial. Des del seu despatx a Tortosa, Marcial Moreso s'encarregava de rebre i enviar pagaments, lletres de canvi i tot tipus de mercaderies, per ferrocarril i per via marítima. Només així s'explica que gran part de les adquisicions d'immobles facin referència a solars que utilitzarà com a magatzems, ja que en aquell moment (segona meitat dels anys 70, els doks de l'estació encara no estaven construïts).¹⁹⁸

La intermediació econòmica portarà a Marcial Moreso a mantenir contactes i interessos compartits amb productors tant importants com el mateix Pons i Enrich, pel que fa a la producció de la fàbrica de farina d'arròs construïda juntament amb Cayetano Baulenas a Tortosa, amb mercaders de Reus, com José Grau i Pla, de qui exercirà com a apoderat més d'un cop per als negocis que aquell tenia a Tortosa, o amb especuladors de cereals, com el roquetenc Felip Fabregat i Domingo.

L'extenuació financera que s'insinua a la regió a la segona meitat dels anys 70, aporta casuístiques com la que es toparen Moreso Hermanos, Pons i Enrich, Josep Grau o Felip Fabregat al juny del 1879, els quals, reclamant conjuntament 17.235,02 pts. procedents de diverses lletres de canvi impagades pel comerciant tortosí Joan Griñó i Sabater¹⁹⁹, es

¹⁹⁷ Sabem que les principals adquisicions de Teodoro i Marcial Moreso passaven per la compra de cases amb magatzem, especialment al raval de la Creu i a Sant Carles de la Ràpita. Sabem que el port de Sant Carles era el punt d'entrada i sortida de les seves gestions, i que probablement utilitzaven el riu com el mitjà de transport territorial doncs posseïen com a mínim un llagut (AHCTE. Fons Notarial. Costa i Albasa, tort617, 24/7/1870). A part del comerç de fruits, expressió que ells mateixos defineixen la seva activitat, també transportaven teixit, com es pot deduir de la quantitat de d'impagaments que reclamava la societat *Moresó hermanos* a Agustí Baulenas, i al subministrament de materials de construcció com ferro, subministrat per a la construcció del molí flotant de Manuel Pedrosa i Rumagosa, el mateix moliner al qui li van llogar el llagut (AHCTE. Fons Notarial. Costa i Albasa, tort617, 28/9/1868). Finalment, exercien un paper important com a intermediaris comercials. De fet, tant la firma *Moreso hermanos* com la d'*Estrany e hijo*, són les més comunes com a intermediaris i cobradors de lletres de canvi i apoderats entre companyies de Barcelona i Reus i els seus clients tortosins.

¹⁹⁸ Aquesta vaga descripció de les activitats mercantils de la casa de comerç dels Moreso, la coneixem gràcies al poder que Marcial Moreso cedeix al seu assalariat, Bonaventura Gotós i Vives, per a que es faci càrrec de les activitats més comuns del negoci durant la seva absència. AHCTE. Fons Notarial. Borràs, tort843, 25/1/1881.

¹⁹⁹ AHCTE. Fons Notarial. Borràs, tort809, 06/6/1879.

feren amb la propietat de les mercaderies i actius existents en una drogueria de Tortosa, propietat d'aquest últim.

Els recurrents varen optar per cedir la mercaderia i els actius de la drogueria a un venedor, a canvi d'un interès anual del 5% sobre el capital-mercaderia i de l'apropiació de les plusvàlues generades per la tenda fins que es cobrés l'import equivalent al deute contret per Griñó. El negoci de la drogueria, la va prendre el comerciant tortosí Pedro Ramírez Calvet, encara que aquest actuava com a apoderat d'un comerciant de Palència anomenat Pedro Herrero Bug. En aquell moment no existia capital a Tortosa interessat en les mercaderies d'un comerç sobre el que ni tan sols existia competència. A jutjar per l'inventari que acompanyava la cessió de l'establiment per part de Griñó, on especificava productes i actius dels clients, aquesta drogueria abastia la demanada de perfums, cosmètica i parafarmàcia de gairebé tot el partit judicial, i tot i així no va trobar capital autòcton interessat fins al 1882, moment en què ramírez va transferir les mercaderies i les servituds que requeien sobre les mateixes a la nova societat *Monner y Cia* sorgida de la mà de Dalmacio Monner Álvarez, comerciant de Barcelona i el fuster tortosí Rafael Rico i Mateu.²⁰⁰

Una altra característica important era que l'adquisició d'immobles, que òbviament utilitzava la societat ja que majoritàriament eren parcel·les o cases amb coberts on emmagatzemar mercaderia, no eren adquirides en nom de la societat, sinó d'un dels seus integrants, la qual cosa farà que, quan Teodoro s'arretiri de la societat al 1880, vendrà els magatzems al seu germà, inclosa la seva participació al molí per 5.000 pts.²⁰¹

La segona meitat dels anys 60 i fins al 1880, moment en què Teodoro abandona l'empresa, es caracteritzà per l'entrada de *Moreso Hermanos* en projectes compartits amb socis externs a la societat, especialment al sector de la molinaria. S'ha explicat com els germans Moreso adquiriren 1/6 part del molí flotant a Joaquim Blanch, i un cop aquest abandonà el molí per emprendre el projecte amb Mangrané al molí del castell d'Amposta, els germans Moreso, juntament amb Piñol, també participants del molí flotant, passaren a comprar un solar a la mateixa riba on hi havia amarrat el molí flotant, per construir una fàbrica de farina.

²⁰⁰ AHCTE. Fons Notarial. Borràs, tort863, 20/4/1882

²⁰¹ AHPNB, 1282/74, p. 1299 i ss

Si ens fixem amb el model de societat, *Moresó hermanos* respon al model tradicional d'empresa catalana de principis del s. XIX. Una societat petita i familiar, que al setembre del 1855 ni tan sols va veure la necessitat de protocolitzar les condicions de l'empresa. Segons reconegueren a posteriori, el concepte era tan simple com el repartiment a parts iguals de costos i beneficis. Tot sembla indicar que a l'any 1865, en Teodoro Moreso va començar a ressentir-se de la salut, i per evitar imprevistos els dos germans varen decidir posar negre sobre blanc les condicions de la societat. Afirmaren que les condicions serien les mateixes, i en cas de que un dels dos germans morís, la societat, com a tal, sobreviuria dos anys més, sota la direcció del supervivent i amb l'obligació d'entregar a l'hereu del germà mort, una renda anual de 7.000 rv. durant aquests dos anys. Després la societat es dissoldria.²⁰²

La societat s'apagarà silenciosament i el patrimoni de l'empresa es dissolgué entre els béns de Marcial. *Moresó hermanos* no realitzà un inventari social, i la excel·lent relació i confiança (com ells mateixos enfatitzen en cada protocol que signen conjuntament) no ajudà a que se'n realitzés cap. Per tant, sobre els balanços, només sabem que alçades del 31/12/1879, moment en que Teodoro es retirà de la societat, la companyia tenia un passiu de 26.710,85 pts. que Marcial assumí individualment per deferència al seu germà, o que a més a més de les clàusules introduïdes al 1865, Marcial es comprometia a entregar al seu germà una pensió de 3.500 pts. anuals procedents dels balanços de l'empresa durant els pròxims 8 anys o fins la mort de Teodoro.²⁰³ Vist això, entenem que, si més no, la viabilitat dels negocis a alçades del 1880 estava garantida i en condicions de continuar operant.

La dissolució de la societat al 1880 marcarà un abans i un després en l'activitat econòmica dels germans Moreso. Teodor, ja amb una salut precària, decidí apartar-se dels l'activitat econòmica i viure tranquil·lament de rendes. En canvi, Marcial, amb 47 anys, encara era relativament jove i amb perspectives d'expansió de la seva activitat econòmica, amb la seguretat, que la seva participació al molí seguia generant producte.

²⁰² AHCTE. Fons Notarial. Costa i Albasa, tort484, 25/9/1865.

²⁰³ AHPNB, 1282/74, p. 1303 i ss.

Es va casar tard amb Emilia Bergue Warren, i fins al 1882 no va nèixer la seva primera filla, Maria dels Àngels Moreso Bergue. Aquest última etapa de la seva vida va anar lligada a la d'actuacions de més gran abast, s'involucrà en política, arribant a ser escollit diputat provincial al 1884,²⁰⁴ fou accionista del banc de Tortosa a partir del 1881, resultant escollit vocal del consell directiu al febrer del 1883,²⁰⁵ però el que més crida l'atenció és que fou vicepresident de la Societat de Crèdit Marítim, de la qual en fou soci fundador.²⁰⁶ L'objectiu primordial d'aquesta societat era fer navegable la gola de Migjorn o del sud del delta de l'Ebre i, paral·lelament establir un servei de vapors (el vapor Vila de Amposta i el Vapor ciutat de Tortosa) per a remolcar les embarcacions pel canal i el riu.

De nou, aquesta iniciativa de convertir l'Ebre en una via de transport comercial va topar contra la tossuda realitat i al 1882, onze anys mes tard de constitució de la societat, aquesta entrà en concurs de creditors, i amb ella les finances del fill petit dels Moreso. La impossibilitat de fer front als deutes que engendraren les seves inversions en les societats, acabaren amb la subhasta voluntària per part de Marcial dels seus béns al juny del 1892.²⁰⁷

10.2.2.16.2. La família Piñol.

Els Piñol era una família de comerciants, polítics i rendistes que durant dues generacions, van aconseguir fortuna que invertiren en patrimoni mobiliari. En Josep Maria Piñol, cofundador del molí, era el segon de quatre germans d'una família que es quedà òrfena de pare des del 1854.

La seva mare, Llorença Navàs i de Llar actuà com a usufructuària del patrimoni familiar i fins la seva mort no atorgà testament. L'hereu familiar era en Joaquim, el qual tan sols 14 dies més tard d'obrir el testament de la seva mare, ja entregà les legítimes entre els seus germans, legítimes que incrementà voluntàriament de 14.000 a 18.000 lliures, part de les mateixes en metàl·lic.²⁰⁸ La compra del solar on es construiria el molí s'efectuà el dia 24 de juliol del 1870, i tot just l'endemà l'hereu començà a entregar la primera

²⁰⁴ *La Verdad*, 2/04/1884.

²⁰⁵ *El Correo de Tortosa*, 20/02/1883.

²⁰⁶ *El Correo de las Familias*, 11/12/1881.

²⁰⁷ *El Correo de Tortosa*, 27/5/1882.

²⁰⁸ AHCTE. Fons Notarial. Fontcuberta, protocol num 224, 25/07/1870 i 241, 12/08/1870

legítima al germà més petit, Damià. Tot sembla indicar que l'empresa del segon dels germans precipità el repartiment de l'herència familiar.

L'esmerat treball de recerca de les estratègies familiars realitzat per Llorenç Ferrer ha demostrat que entre les famílies d'industrials del Bages entre els s. XVIII i XIX, els fills segons sempre han desenvolupat una tasca de regeneració de l'activitat productiva a partir de les legítimes familiars.²⁰⁹ Dues o més generacions de beneficis procedents de l'activitat comercial o industrial generen un volum patrimonial que relaxa a la figura de l'hereu cap a comportaments de caire rendista, mentre que les legítimes dels germans, sempre més reduïdes conduïen, o bé a una degradació del nivell social de part de la família o bé a la recerca d'inversions que, juntament amb estratègies matrimonials permetin igualar o superar els nivells de renda dels germans majors. Tals actuacions es produiran gràcies a l'explotació de les relacions i les xarxes familiars que en si mateixes constitueixen un actiu de primer ordre a l'hora d'establir relacions econòmiques.

El cas que ens ocupa segueix un patró similar. En Josep Maria Piñol és el segon d'una família anada a més durant el s. XIX que intentà emparentar-se amb la noblesa de la ciutat, que si bé els situà socialment, no era suficient per poder relaxar l'activitat econòmica almenys durant dues generacions. Així, mentre l'hereu només emprendre l'activitat econòmica a través de la participació com a capitalista a la fundació del Banc de Tortosa al 1881, en Josep Maria farà carrera política i industrial des del primer dia en què disposà de capital per invertir.

La legítima de Josep Maria Piñol incloïa:

- Una finca de regadiu al terme tortosí de Sant Llàtzer de 16 jornals, valorada en 6.000 escuts.
- Una porció de 94 jornals d'una finca repartida entre tots els germans, plantada d'arròs a Amposta per un valor de 4.724 escuts.
- Mitja casa al C/ del Comerç on hi ha instal·lats 4 trulls d'oli, amb 1.668 escuts.
- Finca de secà a Sant Llàtzer, de 18 jornals valorada en 1.124 escuts.

²⁰⁹ FERRER i ALÒS, Llorenç: "Segundones y actividad económica en Cataluña (siglos XVIII i XIX). Reflexiones a partir de la familia Berenguer d'Artés" a *Revista de demografia històrica*, XXI, 2. 2003. pp. 93-118.

- I, fins assolir les 18.000 lliures (19.148,55 escuts) de la legítima, 5.632.55 escuts en metàl·lic.

Per analitzar millor l'abast econòmic i l'evolució i diversificació econòmica de Josep Maria Piñol, podem contrastar-ho amb l'inventari patrimonial que realitzà la seva esposa, Milagros de Aiguavives poc després de la seva mort:

TAULA 7.9: Patrimoni llegat a la seva família per José Maria Piñol i Navàs (en pts.). 1886.

Actiu		Passiu	
Finca de regadiu 16 jornals de regadiu i habitatge a Sant Llàtzer	20.000	Préstec al 6% amb Joan Ravanals	38.500
Finca de secà de 18 jornals de secà a Sant Llàtzer	3.000	Préstec al 6% amb Narcís Lahoz Sacanella	15.000
Mig magatzem (trulls d'oli) al C/Comerç, 22	2.500	Pagarés al Banc de Tortosa	2.550
Finca 94 jornals d'arròs a Amposta	7.500	Factures de Tramvia	2.500
1/8 part del molí de farines a Jesús	21.000	Altres factures	383
1/2 finca de 88 jornals d'erm a Amposta	7.010	Despeses enterrament	1.019
Casa a Tortosa C/Ample, 5	17.500		
Finca de 30 jornals a Roquetes (Torre d'en Gil) regadiu i habitatge	11.250		
Participació en la societat Tramvia Tortosa-Roquetes –Jesús ^(*)	15.000		
TOTAL	104.760		59.953,07

(*) L'import d'aquesta partida és estimat. Segons l'inventari de Milagros de Aiguavives, la participació del seu espòs a l'empresa encara no estava definit del tot, ja que l'escriptura de formalització de la societat encara no s'havia signat. No obstant, al testament, Josep Maria reparteix la seva participació a la societat del tramvia entre els seus germans Joaquim i Manuel Piñol amb un capital de 10.000 i 5.000 pts respectivament. S'ha deduït, per tant, que una aportació de capital aproximada seria les 15.000 pts que llegà als seus dos germans.

FONT: AHCTE, fons notarial. Notari Ramon Malla tort 957. 13/11/1886 i notari Francisco Antonio Borràs tort 944 19/06/1886.

Es pot veure que el patrimoni que va heretar, el va mantenir i incrementar en finques de regadiu i immobles urbans. Però el més destacat és la seva participació en empreses del quals ell en fou l'impulsor.

Com es pot apreciar a la taula anterior, el primer soci capitalista dels germans Piñol disposava d'una composició del capital força repartida: finques rurals de regadiu, 36,99%; finques rurals de secà, 9,56%; propietat urbana, 19,09% i participacions en societats, 34,36%. Tal situació no era gaire habitual, on el més normal seria un pes

superior de les finques de secà, una actuació empresarial molt més modesta i una major presència de propietat urbana com a garantia de rendes en lloguer d'habitatges. Cal dir, a més, que part de la propietat urbana no són únicament habitatges, sinó que hi ha un magatzem amb trulls d'oli, la qual cosa indica que els seus negocis anaven més enllà de la farina i estava involucrat, juntament amb el seu germà, amb el lucratiu comerç de l'oli.

10.2.2.16.3. L'evolució de la fàbrica de Piñol i Moreso.

La inversió realitzada al molí per part de Piñol, es tracta, per tant, d'una reconversió del capital comercial i patrimonial patern en inversió industrial a partir d'una associació amb dos socis capitalistes més.²¹⁰

Aquesta eventualitat, juntament amb el fet de que la societat Piñol i Moreso compartirà costos i beneficis des del principi és una diferència transcendental respecte el molí de Cachot, ja que gràcies a això, els socis podien vendre, comprar o fraccionar la seva participació en l'empresa sempre que ho creguessin convenient.

Un tret característic d'aquesta associació era que suposava un model de transició entre l'empresa de caràcter familiar i el que es pot entendre com una societat comanditària, encara que acabà sent propietat de diversos inversors vinculats a una mateixa família, la Piñol.

Aquesta percepció es pot trobar perfectament evidenciada entre les clàusules constitutives de la nova societat: destaquem, per exemple, que les decisions referents al funcionament del molí s'havia de fer per unanimitat i que la correspondència, contractes o la mateixa comptabilitat havien d'anar signades com a mínim per un Moreso i un Piñol. Els comptes els gestionarien alternativament i de forma anual ambdós famílies.

En denota, per tant, un fort component familiar, però a la vegada, el risc i benefici restava limitat al capital invertit. Així mateix, hi havia total llibertat de compra-venda de la porció de capital empresarial que cadascun dels socis disposava, encara que la resta de socis es reservaven el dret de compra preferent. Malgrat això durant aquesta primera etapa de la història de la empresa, la dinàmica interna es definí per compres i vendes entre socis, compres de porcions de capital per part d'altres membres de les dues

²¹⁰ AHCTE, fons notarial, Costa tort 644, 25/10/1871.

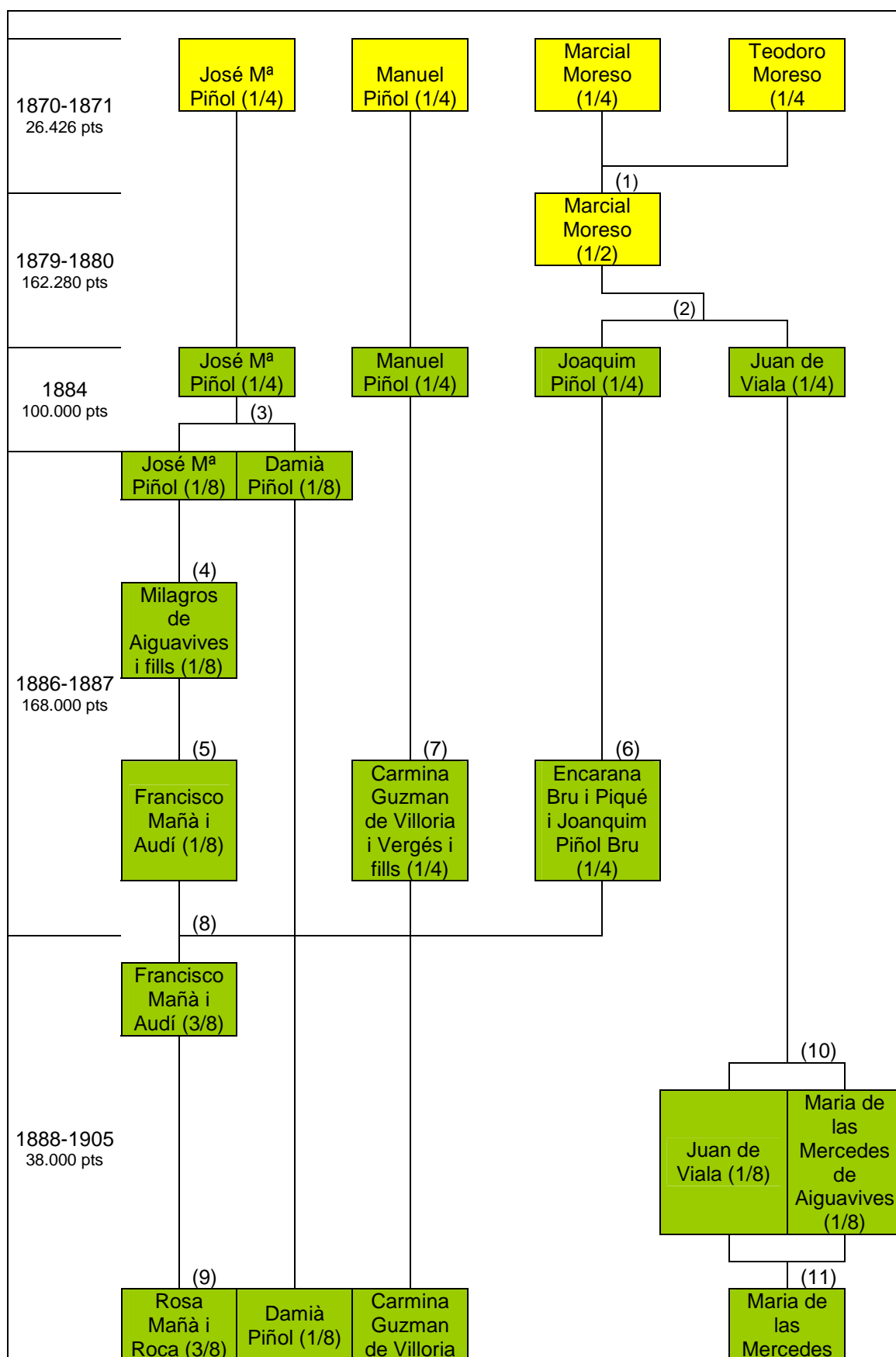
famílies que no havien estat els inversors primigenis, i successions familiars a mesura que els socis capitalistes anaven morint.

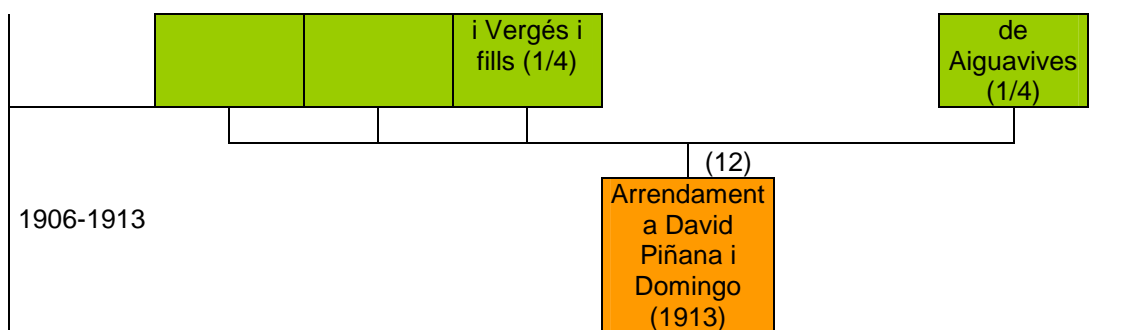
Es pot apreciar al llarg de la història de l'empresa un progressiu avanç en allò referent a la seva participació en el capital de la família Piñol, en detriment dels Moreso. En Marcial Moreso, que havia assumit la quarta part del seu germà, va vendre la meitat que controlava a un tercer germà dels Piñol, en Joaquim, i a un inversor extern, Joan de Viala, el baró d'Almenar, malgrat que aquest estava estretament lligat a la família Piñol, doncs la seva esposa, Maria de las Mercedes era germana de Milagros de Aiguavives i de León, esposa de José M^a Piñol.²¹¹ José M^a Piñol, va vendre la meitat del seu capital, a un quart germà, en Damià Piñol, el fill de la família destinat a l'exèrcit i que havia arribat a ser coronel i governador militar de Tortosa.

S'observa, així mateix, un progressiu desinterès pel funcionament del molí entre els i les propietàries del molí de segona generació (a partir de la segona meitat dels anys 80 del s. XIX). Així, dos de les tres esposes dels socis fundadors –en Teodor Moreso va cedir la seva part al seu germà Marcial-, optaren per vendre la herència empresarial del seus marits abans de la majoria d'edat dels seus fills, malgrat disposar d'evidències indirectes que el negoci no anava pas tant malament, almenys si ho comparem amb la greu crisi que s'inicià durant la mateixa època al molí veí de Cachot. En primer lloc podem apreciar com els inversors nouvinguts, com Damià Piñol, Joan de Viala o Francisco Mañà intentaren ampliar la seva participació al negoci, circumstància que seria totalment irracional en un context de pèrdues en una societat limitada. I en segon lloc, que l'empresa, a partir del 1890, es trobava en condicions d'acceptar els requisits que imposava la Real Companyia de Canalització de l'Ebre a l'hora de negociar un cànon per a la dotació de força hidràulica.

²¹¹ Serà precisament gràcies a Juan de Viala, varó Almenar, que disposem documentació privada de la direcció de l'empresa. L'Arxiu Nacional de Catalunya conserva el fons patrimonial de Ca n'Aguilera de Piera (ANC, Ca n'Aguilera de Piera, 1068). Els Viala eren una família cabalera dels Aguilera que arribaren al s. XIX, ennoblits i, el cas de Joan, es casà amb Mercedes de Aiguavives, filla del marquès de Atalayuelas, amb important patrimoni immobiliari a la regió de Tortosa. El fons conserva les cartes de emeses per l'administrador de la finca de Mianes i el molí fariner que tenia a Santa Bàrbara i algunes missives de l'encarregat del molí de Piñol, del qual Joan de Viala n'era soci propietari.

FIGURA 7.3: Evolució de les participacions en el capital del molí de Piñol i Moreso. 1870-1913.





● Raó Social: Piñol y Moreso. ● Raó Social: Piñol Hermanos y Cia. ● Raó Social: Piñol Gas y Cia.

1. En Teodoro Moreso abandona la seva participació en els negocis familiars i li cedeix el seu capital i drets corresponents al seu germà Marcial. 12/05/1880.
2. Marcial Moreso va vendre la seva participació dividint-la a dos parts iguals (1/8+1/8) per 50.000 pts a Manuel Piñol i Joan de Viala. La raó social passa a ser "Piñol Hermanos y Cia". 24/05/1884.
3. José M^a Piñol, necessitat de recursos, ofereix la meitat de la seva participació als altres socis, però no estant disposat a comprar-ho, la ven a l'altre germà Damià per 21.000 pts. 19/05/1887.
4. Josep M^a Piñol deixa al seu testament, entre altres possessions, la seva 1/8a part del molí als seus fills José M^a i Juan Piñol de Aiguavives. La usufructuària fins la majoria d'edat dels fills fou la seva vídua Milagros de Aiguavives. 24/12/1887.
5. Milagros de Aiguavives ven la 1/8a part a Francisco Mañà i Audí. 19/05/1887.
6. Joaquim Piñol deixa al seu testament, entre altres possessions, la seva 1/4a part del molí al seu fill Joaquim Piñol Bru, sent usufructuària fins la seva majoria d'edat la seva dona Encarnacion Bru i Piqué. 05/07/1890.
7. Manuel Piñol llega en el seu testament als 3 fills Mercedes, Manuel i Alfons Piñol i Guzman de Villoria-Vergés la seva ¼ part de l'empresa, deixant en usdefruit a la seva esposa Carmina Guzman de Villoria i Vergés. 02/12/1892.
8. Encarna Bru i Piqué, decideix vendre la seva ¼ part a Francisco Mañà i Audí per 9.500 pts. passant aquest a controlar 3/8 parts del negoci. 5/12/1902.
9. Francisco Mañà i Audí deixa de llegat testamentari les seves 3/8es parts de l'empresa a la seva filla Rosa Mañà i Roca. 01/12/1905.
10. Degut a una clàusula de les cartes dotals de Juan de Viala, tota inversió realitzada per part de Joan, a efectes intrafamiliars els dividendes es repartirien a parts iguals amb la seva esposa Maria de las Mercedes de Aiguavives i de León. Per tant, mentre va viure el seu marit, els beneficis (i riscs) de la seva quarta part se'l repartia a parts iguals amb la seva esposa.
11. Juan de Viala mor i al testament, deixa en usdefruit la seva 1/8a part a la seva esposa Maria de las Mercedes de Aiguavives i de León, la qual ho unirà a l'altra 1/8a part de la que ja era propietària. 28/09/1905.
12. Els cinc propietaris decideixen arrendar a David Piñana i Domingo durant 5 anys (01/04/1913-31/05/1918) les instal·lacions del molí per un cànon de 5.000 pts l'any a pagar trimestralment. 14/04/1913.

Elaboració pròpia.

Pel que fa al valor del capital del molí es disposa de formes indirectes d'aproximació que deriven de l'anàlisi acurat de les transaccions que els diferents propietaris realitzaren amb les seves participacions en el capital del molí.

En tot cas, es pot apreciar un fortíssim increment del valor del molí durant la primera dècada de funcionament. Entre 1870 i 79 el valor del molí arriba a quintuplicar-se. Això

cal situar-ho en el context d'una bona conjuntura econòmica que es pot apreciar amb l'aparició de molts molins fariners, de blat o d'arròs, i moguts per la força hidràulica o a vapor. A jutjar pel fort increment del valor, també seria factible atribuir-ho a la renovació –o ampliació– de la maquinària del molí. Segons afirma l'escriptura de venda de la part d'en Marcial Moreso a Joaquim Piñol i a Juan de Viala (1884), existia un compte obert des del 1882 amb l'empresa metal·lúrgica barcelonina *Alexander Hermanos*, circumstància que podria ser perfectament atribuïble a l'adquisició de la màquina de vapor que la Real Companyia de Canalització de l'Ebre esmenta quan realitza les investigacions sobre aquest molí.²¹²

També cal tenir present que es passa de comptabilitzar únicament un capital immobiliari i mobiliari del molí a valorar el producte que se'n deriva i els drets de societat. Així, per exemple, a la mateixa escriptura que abans esmentàvem, ja es distingeix el valor de la fàbrica i la finca (30.000 pts) dels drets de societat que ascendeixen a 20.000. D'aquí es pot apreciar que en aquell moment, les perspectives de guany amb els rendiments del molí s'equiparen gairebé al seu valor immobiliari.

Tanmateix, al 1884 el valor real del molí ja s'havia reduït substancialment. Aquesta davallada correspon en el període en el que comença la crisi del molí de Cachot i els motius que expressava, recordem era el sobredeutament i una competència reforçada per una transformació tecnològica derivada de la introducció del sistema austrohongarès als centres fariners com Reus o el mateix Sant Martí de Provençals.²¹³ La crisi de la navegació fluvial i la derivació de les farines de l'Aragó cap a Reus i Barcelona via el ferrocarril de Caspe també seria un factor imputable a aquesta crisi.

Finalment trobem l'últim període abordat, el que va des del 1887 al 1902. Aquesta franja ve determinada fonamentalment en un forta transformació orgànica de l'empresa. Els socis fundadors es moren i el capital es reparteix entre les vídues i els fills menors d'edat. Es produeix la venda de participacions i arriben nous personatges que estan disposats a adquirir major protagonisme mitjançant la compra de més participacions del capital del molí. A la taula, aquesta renovació s'expressa en un fort increment que torna

²¹² AHCTE, fons notarial. Notari Ramon Malla, Tort 905. 24/05/1884.

²¹³ En una carta a Juan de Viala del 2/2/1895, l'administrador de la fàbrica, Alejandro Rovira, expressava en preocupació la revolució dels preus de la frina i es lamentava del baix preu al que es remetien les farines procedents de Reus i Tarragona. ANC, fons Ca N'Aguilera de Piera, 294. p. 5.

a situar el valor del capital del molí sobre els 500 punts respecte el valor inicial. Cal tenir present, a més, que a efectes reals el valor es va incrementar molt més (168.000 pts) degut a una contracció del valor de la pesseta que la va situar a nivells dels principis de la dècada dels anys 1880.

No obstant això, aquest repunt fou un bluf que ràpidament es feu notar amb la defallida del valor del molí a nivells inferiors del original. Aquesta violenta davallada s'explica, a més de la galopant crisi del sector, en una circumstància que afecta específicament a *Piñol Hermanos y Cia* i té a veure en el cost del factor energia.²¹⁴ Arran de la crisi del molí de Cachot i els conflictes derivats dels impagaments del cànon de l'aigua a la Real Companyia de Canalització de l'Ebre, aquell va deixar de funcionar, repercutint de forma directa amb l'abastiment d'aigua del seu competidor directe. El molí de Piñol tenia una petita màquina de vapor que suplia la falta de subministrament d'aigua, però no anava més enllà de moments puntuals. Amb el molí de Cachot aturat de manera permanent, els propietaris del molí es van veure obligats a negociar un contracte de concessió d'aigua.

10.2.2.16.4. El restabliment de les relacions dels germans Pinyol amb la RCCE.

A partir del març del 1890, en Piñol torna a presentar la sol·licitud d'arrendament de 1.500 litres d'aigua per moure les seves 4 moles.²¹⁵ Com tenia l'alternativa del vapor, va poder oferir unes condicions que la Companyia, front la perspectiva que suposava la

²¹⁴ Al fons patrimonial de Joan de Viala, s'ha conservat un informe de l'enginyer Pere Puigjaner i Badia sobre l'estat de la maquinària del molí i incloïa les observacions i propostes per millorar la maquinària, especialment per optimitzar els recursos energètics. Un resum de les seves aportacions podria ser el següent: Màquina de vapor de 50 cavalls efectius, o bé siguin cavalls de 75kg cadascun elevats a una altura d'1 metre/segon. La caldera era moderna però era petita i podia elaborar vapor per a un servei d'una màquina de vapor de 30 cavalls. L'enginyer opinava que calia instal·lar una altra caldera de 30 cavalls a la immediatesa de la ja existent, o bé substituir-la per una de 60. També proposava canviar el regulador per una vàlvula equilibrada de moviment automàtic, instal·lar un engrossador automàtic i engrandir el diàmetre de la canonada de vapor que des de la caldera conduïa a la caixa de distribució. La secció de de força motriu hidràulica alimentava una turbina sistema La Fontein. Recomanava que l'aigua entrés a la turbina sense remolins ni obstacles per evitar pèrdua de força, i que s'hi instal·lés un reixat de filtratge que evités que entressin elements capaços d'arribar a la turbina i en malmetre les paletes. Informava, igualment, que la turbina instal·lada no rendia més d'un 40%, mentre que si la canviaven per una altra, de sistema modern, a una altura de 3,7 metres i el cabal de 1.500 litres garantitzaria un 80% i rendiria 60 cavalls efectius.

ANC, fons Ca N'aguilera de Piera, 294 *Dictamen dado por Pedro Puigjaner y Badia, Ingeniero Industrial, Después de haber hecho un minucioso exámen de la maquinaria de Vapor, caldera de idem para la misma y condiciones en que se encuentra la turbina [...] para dar movimiento y fuerza a la fábrica de Harinas que los Señores Piñol Hermanos y Cia poseen en Tortosa, situada en la Raval de Jesús* 27/11/1894. p. 181

²¹⁵ ARCCE, top 597

solució del molí de Cachot, no va poder rebutjar. En Pinyol s'oferia fer front amb els costos del mòdul de regulació de l'aigua i rebutjava rebre qualsevol tipus d'indemnització per falta d'aigua. La Companyia li va proposar el preu de 5.000 pts a l'any durant 8 anys, a pagar el cànon quinzenalment. Piñol acceptà el preu, però demanà un contracte de més curta durada, de 4 anys i un pagament mensual o trimestral.

A jutjar per les negociacions, a la Companyia li interessava un pagament de poca quantitat, però continuat al temps, per tal d'evitar acumulació d'impagaments que assolissin xifres força elevades. En canvi, l'arrendatari perseguia un contracte curt, com a mesura de precaució front un mercat inestable, i un pagament de les taxes més concentrat, i que li permetia respondre millor a la forta estacionalitat del sector.

Els acords s'estabilitzaren al juliol del 1890, amb un contracte previst per a 6 anys, però la Companyia va preferir esperar a la signatura de l'escriptura passat l'estiu, ja que és el període en que més aigua es necessita per al reg i, aprofitant que en els germans Piñol estaven absents, Ferran va voler investigar a fons el consum d'aigua real del seu futur client.

Tot semblava indicar, segons l'informe del guàrdia del desguàs del canal d'alimentació de Jesús, que mentre estava reaprofitant l'aigua de Cachot, el molí d'en Piñol gastava molta més aigua que la dotació de 1.500 litres que havia demanat. Segons les seves mesures, el molí d'en Piñol requeriria un mínim de 2.000 litres per segon per funcionar plenament, i així li feren saber al propietari. Això generà una nova ronda de negociacions, que acabaren com havien començat. En Piñol assumí les conseqüències d'una dotació d'aigua màxima dels 1.500 litres, ja que, si accedia a la proposta de la Companyia, el cànon d'aigua s'incrementaria a 6.666 pts l'any, quota que Piñol no estava disposat a assumir. Finalment, el contracte del cànon d'aigua es signà el 15 de novembre del 1890.

A diferència del que succeí amb el molí d'en Cachot, la Companyia no va tenir problemes d'impagament amb Pinyol i arribaren al final del contracte amb la predisposició a renovar-li el contracte per sis anys més. La Companyia oferí una actualització del preu del cànon a 7.200 pts anuals. Piñol no accepta, però demana la pròrroga amb les mateixes condicions del vell contracte per un any. A partir d'aquí, s'iniciarà un llarg període de renovacions anuals amb negociacions sobre la introducció

de petites variacions que mai s'accepten i que continuaran amb la mateixa vigència. Les renovacions anuals es prolongaran fins al 1906, moment en la el molí ja figura com “Piñol Gas i Cia” i on ja s'hauran introduït millores tecnològiques com la instal·lació d'un motor a gas que vindria a suplir la força hidràulica, la qual ja resultava insuficient per la seva irregularitat i l'escàs rendiment que donava la vella turbina.²¹⁶

Aquesta nova situació tecnològica del molí d'en Piñol, juntament amb les obres que la Companyia havia realitzat a la presa de l'Assut, oferia un marc de noves condicions per a la renovació del contracte entrat el 1908.

10.2.2.17. La fàbrica del Castell d'Amposta.

La història del Castell d'Amposta es remunta a època ibèrica i des d'aleshores ha estat un poblat, un recinte militar, un port fluvial i un recinte industrial. La funcionalitat militar procedent de l'edat mitjana, quan depenia de l'Hordre de l'Hospital la va perdre ben aviat, ja que la fortificació fou greument malmesa entre els segles XVI i XVII per les incursions pirates, que feien d'aquell enclau un punt d'estacionament des d'on podien atacar el territori. Durant el s. XVIII la fortificació entrà en un procés de transformació: el que havia estat el seu fossar, es reaprofità per a la construcció del canal de navegació de Carles III, i dins del recinte fortificat, la Compañía de Aragón hi instal·là una fàbrica de sabó, aprofitant que estava al mateix peu d'en embarcador fluvial i equidistant dels llocs de producció de les matèries primeres: sal i barrella als prats delàtics, per un costat, i oli per altre.

Les guerres carlines provocaren una remilitarització del recinte, el qual passà a mans estatals fins la seva desamortització i adquisició per part de de Ramon.²¹⁷

²¹⁶ Una carta d'Alejandro Rovira, el gestor de la fàbrica de farina a Joan de Viala indica que s'estava debatent entre el consell director la substitució de la vella màquina de vapor per una màquina de gas pobre, del sistema Beuger, tecnologia belga, que els resultaria molt més econòmic en carbó, més segur perquè la caldera d'aquesta màquies no explotaria i podrien estalviar en mà d'obra, ja que no requeria de maquinista. ANC, fons Ca N'Aguilera de Piera, 295, p. 45. 21/05/1898.

²¹⁷ Els apunts de les prospeccions arqueològiques del Castell d'Amposta foren publicades durant els anys 90. Cal dir que aquest article afirma que es desamortitzà al 1860, però nosaltres hem trobat referències de proptocols notariais que fou De Ramon i el senior Ravanals qui adquiriren la finca al 1861, encara que després la vengueren als germans de la Helguera. VILLAVÍ, Maria del Mar ; FORCADELL, Toni; ARTIGUES, Pèrre Lluís : “El castell d'Amposta. Nota preliminar” a *Quaderns d'història tarraconense*, 13. 1994. p. 195-196.

10.2.2.17.1. L'etapa d'explotació de Mangrané i Blanch.

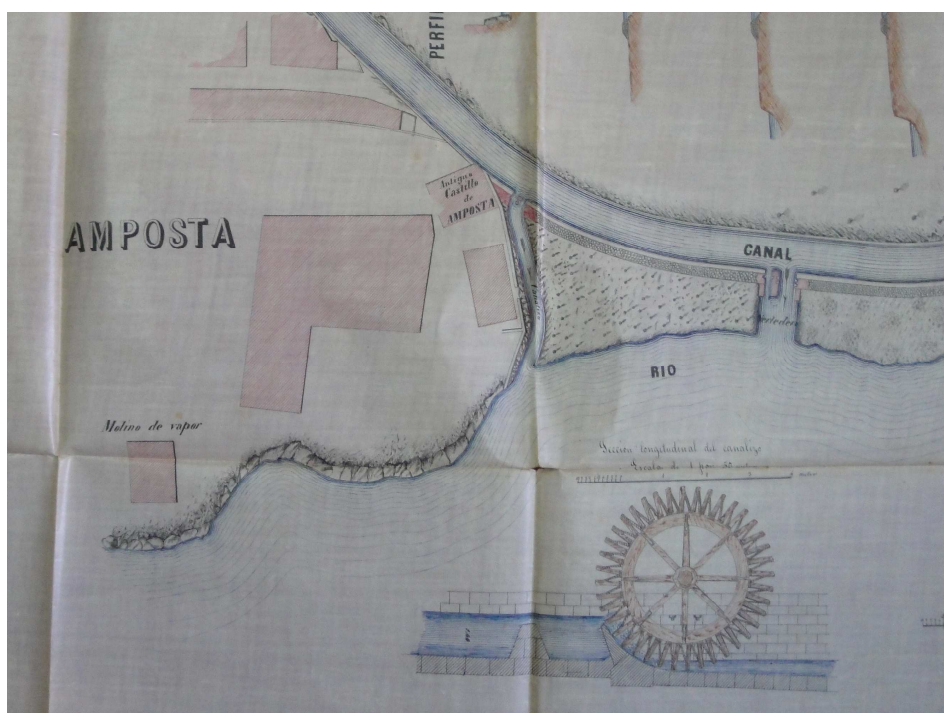
Quan Blanch abandonà les seves pretensions al projecte de fàbrica molinera per la que estava interessat Piñol i Moreso l'any 1867, a Jesús, apostà per la participació única del molí que el seu cunyat Francisco Mangrané havia impulsat al salt regulador d'aigua que la RCCE tenia al davant del castell d'Amposta, sota règim d'arrendament doble: l'espai als germans de la Helguera, i l'aigua, a la RCCE.

Francisco Mangrané i Gas, tenia un perfil econòmic pràcticament idèntic al de Joaquim Blanch. Era un pagès benestant, amb terres i amb negocis que anaven des de la producció d'oli a l'arrendament d'immobles dins del poble de Jesús. En Joaquim s'havia casat amb una germana de Joaquim Blanch encara que no podem afirmar una col·laboració directa amb el seu cunyat fins al 1857.

Malgrat haver-se abstingut de participar amb el molí flotant, Mangrané si que inicià negociacions paral·leles a les del seu cunyat, a l'octubre del 1867 per construir un molí hidràulic per esclofollar l'arròs al desguàs del canal d'alimentació situat enfront del castell d'Amposta, molt pròxim al molí de vapor, propietat del senyor Bas, que ja feia anys que funcionava.²¹⁸

²¹⁸ ARCCE, RC591. *Molino de Mangrané*

FIGURA 7.4: Croquis de la localització i la distribució de la fàbrica del Castell d'Amposta. c. 1869.



FONT: *Proyecto de un molino de Francisco Mangrané*. ARCCE, top. 591. *Molino de Mangrané*.

El lloc escollit per alçar el molí era el solar on hi havia el Castell d'Amposta que estava sota l'usdefruit de Dolores de la Helguera, vídua de l'important terratinent Manuel Estrany. La presència dels Estrany al castell d'Amposta no es remuntava gaires anys, de fet, el varen adquirir 7 anys abans (1861), quan compraren el terreny que José de Ramon i de Ravanals adquirí a la desamortització del 24 de desembre del 1860, i de la quan només havia efectuat el pagament dels drets de compra i la primera anualitat. La societat *Estrany e hijo* es feren amb et traspàs d'aquesta finca pel preu de 50.300 rv.²¹⁹ Desconeixem si de Ramon havia actuat com a home de palla dels Estrany a la subhasta o bé aquest preferí desfer-se front algun tipus de problema econòmic. Tanmateix, el solar ja disposava dels magatzems i les infraestructures (en molt mal estat) que Mangrané descriu a l'escriptura d'arrendament. Deduïm, doncs, que els Estrany encara no havien fet cap pas de cara l'habilitació del complex per a l'activitat industrial.

²¹⁹ AHCTE, fons notarial. Notari Guardiola. 14/10/1861. Tort376.

Entre les categories de rodes d'eix horitzontal que ens descriu Gironi, la que considerem més similar a l'apareguda al projecte que presentà Mangrané a la Companyia de Canalització de l'Ebre és la coneguda com *Roda de paletes planes o de costat*.²²⁰ Era el sistema més usat per a caigudes d'aigua que es trobaven compreses entre els 3 i 1,5 metres de salt d'aigua. Aquest tipus de roda s'instal·lava sobre el canalet que transcorria des del desguàs de la Companyia al riu Ebre. Sobre aquest canalet s'ubicava unes resistències que exercien un efecte resclosa sobre el cabal. Superada l'altura de la resclosa sobre el canalet, restava una làmina d'aigua que requeia justament sobre les paletes situades sobre la corona de la roda del molí. Gràcies al fet que la làmina d'aigua requeia per sota del nivell de l'eix, i sempre a la mateixa altura, provocava una rotació constant i controlable en tot moment.

Dolors de la Helguera es quedà vídua amb 38 anys, edat amb la que assumí en plenes facultats la gestió de l'important patrimoni que havia llegat el seu marit als seus fills. Dolores, cedí el solar en arrendament al gener del 1868, admetent que, amb el seu consentiment, els arrendataris (Francisco Mangrané i Joaquim Blanch a parts iguals) ja havien començat les obres d'un molí hidràulic.²²¹

De fet, la discussió que medià Ferran, i que podien determinar les característiques del molí fou la negociació del volum d'aigua contractat, que segons l'expedient de la Companyia, variava entre els 13 HP que demanava Mangrané a els 8 HP que estava disposada a cedir la Companyia. En funció d'això, es determinaria la llum del canal i el tipus de salt necessari per fer accionar la roda del molí.

Atenent aquest apunt, cal dir que, formalment, la junta directiva de la Companyia, no acceptà la minuta que havia elaborat en Casimiro Ferran fins al maig del 1868, amb un

²²⁰ GIRONI, Gabriel: *Manuel del molinero*. (1875). Madrid. Imprenta Eduardo Cuesta. p. 94 i ss.

²²¹ AHCTE, fons notarial. Notari Costa. 26/1/1868. Tort561. Aquest aclariment porta a pensar que les condicions ja feia temps que estaven parlades i clarificades, cosa que demostra un cop més, la llibertat d'acció i de negociació amb que actuava l'aleshores representant de la Real Companyia de Canalització de l'Ebre, Casimiro Ferran. Si atenem que el molí ja estava en construcció a finals del 1867, el cert és que les negociacions varen començar molt abans de la mera formalitat. Explica Ferran, que per tal de frenar la proliferació de molins de vapor, acceptà com a vàlides les entrevistes i acords informals, fins i tot abans de negociar les condicions que la junta directiva de la Companyia estava disposada a acceptar. Explica l'anècdota que Mangrané, per saber si podia començar la construcció del molí, aprofità la visita d'un dels vocals de la Junta Directiva de la Companyia, Antonio Méndez de Vigo a Tortosa per demanar-li personalment el permís per edificar el seu molí. Mangrané tenia intenció de tenir la maquinària apunt per afrontar la campanya de l'arròs del 1868.

contracte de 12 mesos, 8 HP i l'exorbitant cànon de 1.500 rv/HP/any.²²² Ferran sabia que allò era inviable econòmicament per a l'industrial, però si bé ja tenia permís per prendre l'aigua dels canals, el contracte no s'arribà a signar amb l'interessat.

Com era d'esperar la primera campanya fou un fracàs. Mangrané, el 8 de març del 1869, dirigí una queixa a la seu de la RCCE de Tortosa, dient que li era impossible tant retenir els clients, com fer viable la inversió. El preu del cànon que havia acceptat la Junta el maig anterior era impossible d'amortitzar pel seu client, ja que durant molt de temps, el molí havia de romandre tancat per reparacions, requeriments d'aigua per al reg i tasques de neteja. Molts dels seus clients optaven pel molí a vapor del costat, o bé les alternatives que hi havia a Tortosa: el molí a vapor de Masoni o la major capacitat de producció de Cachot o Piñol i Moresó. Mangrané exigí una rebaixa del cànon d'aigua. Ferran, que sabia de l'abús de la Companyia, li proposà un descompte temporal d'un any al cànon de 1.125 rv/HP/any, i, a més, li proposà la possibilitat de canvia de lloc la roda hidràulica per aprofitar millor la força que es perdia.

Front aquells primers resultats, Joaquim Blanch, va vendre 1/3 del molí al vell soci del molí flotant, Joan Barberà i Majó per 2.950 escuts; i la 1/6 part que li restava, la va vendre el mateix dia a Francisco Mangrané i Gas per 1.175 escuts, diners que pagaria amb els beneficis d'1/6 part del molí.²²³

Els rendiments que generava el molí eren tant escassos, que Francisco Mangrané va demanar al seu cunyat d'invalidar la venda de la sisena part. La campanya del 1869 fou encara pitjor. Mangrané es dirigí a les oficines de la Companyia i els exigí una revisió de les condicions, aleshores encara no signades per ningú. Mangrané els va oferir tres opcions: a) que la Companyia li comprés el molí. b) que se li apliqués una rebaixa considerable del cànon d'aigua o c) que la Companyia adquirís una participació amb el capital del molí, admetent com a capital aportat l'aigua que ella mateixa subministra. Casimiro Ferran instà a Mangrané a elevar la petició a Madrid, però quan la resposta retornà denegada, Casimiro ja havia estat substituït del seu càrrec. La situació tornava a

²²² Cal recordar que Casimiro Ferran va preveure un escalat de preus dels salts d'aigua que anava de Xerta, fins a Jesús. De Jesús fins Amposta i d'Amposta al mar. A menor distància del mar, més preu d'arrendament.

²²³ AHCTE, fons notarial. Notari Costa. 3/4/1868. Tort561.

estar estancada, i Mangrané ja no estava disposat a tornar a perdre diners per tercer any consecutiu. L'única solució era desfer-se'n.

Blanch va retenir la 1/6 part fins al maig del 1869, quan la va vendre definitivament a Quintí Sendra –el propietari de la metal·lúrgia tortosina– per 1.000 escuts, però pagats en valor d'eines i maquinària.²²⁴ Per la seva banda, en Francisco Mangrané va vendre la seva part al senyor Olmos i a Quintí Sendra al maig del 1870 sense comunicar-ho a la Companyia de Canalització de l'Ebre.²²⁵

Olmos i Sendra varen tardar dos anys en requerir d'una millora de les condicions, però al final reclamaren una reconsideració de les condicions amb la Companyia. Al 1872, ja s'havien produït els primers conflictes amb els altres industrials, i la política de la Companyia respecte l'aprofitament industrial dels salts d'aigua ja s'havia refinat. La Companyia les va introduir els termes de compensació per paràlisi del molí, els reduí el cànon de 1.500 rv/HP/any a 1.000 i el pagament que es concentrava en semestres, ara es permetia pagar-lo de manera trimestralment. Amb aquestes condicions, més ajustades per poder competir amb un mercat que compta cada dia amb més competència, Olmos i Sendra començaren la nova etapa del molí del castell d'Amposta. Serà una etapa curta que culminarà a l'octubre del 1873, quan Evaristo de la Helguera, germà de Dolores, reclamà a la Companyia ser el nou propietari del molí.

L'etapa d'Olmos i Sendra deixà al seu darrer un deute per impagament de 10.004 rv. acumulats dels 6.000 que ja no havia satisfet Mangrané.²²⁶

10.2.2.17.2. L'etapa d'explotació de Dolores de la Helguera.

Dolores de la Helguera quedà vídua del seu marit Manuel Estrany i Rocamora al 1864. Ella, amb una edat de 40 anys, restà com a usufructuària dels béns llegats als seus dos

²²⁴ AHCTE, fons notarial. Notari Costa. 2/5/1869. Tort589.

²²⁵ Quan Miralles, el nou representant de la Companyia, s'asabentà de que ni Mangrané ni Blanch eren els arrendataris del salt d'Amposta, la primera reacció que realitzà fou tancar-los el subministrament d'aigua i reunir a Mangranés i Casimiro Ferran (qui fins llavors havia gestionat els acords amb els arrendataris) per tal d'aclarir els fets. Ferran actuà de tallafocs davant el desconcert de Miralles, qui desconeixia totalment la xarxa d'acords verbals que havia teixit Ferran. Ferran avalà l'honrades i bona fe de Mangrané i aconseguí desvincular totalment a l'industrial de Jesús de la negociació pel salt d'aigua que ja no li pertanyia. ARCCE, top 591. *Molino de Mangrané i Olmos y Sendra*.

²²⁶ RCCE, RC 592. *Molino del Castillo de Amposta. D^a Dolores de la Helguera V^a de Estrany (1874-1880). Banco de España (1883)*

fills fins que ells complissin la majoria d'edat amb 25 anys. Era una dona formada, relativament jove i estava disposada a continuar l'activitat econòmica que havia deixat el seu marit. En Manuel Estrany era un membre de la burgesia terratinent de la ciutat de Tortosa, orientada a la compra-venda de propietat rústica i urbana, encara que també exercia com a creditor i intermediari comercial a través d'actuar com a portador de múltiples lletres de canvi. Totes aquestes actuacions les realitzava juntament amb el seu pare Bonaventura, sota la raó social *Estrany e hijo*. Eren els perfectes representants d'un tipus de col·lectiu burgès, molt orientat a la possessió de la terra, però que es sabia diversificar la seva actuació tant bon punt apareixia una oportunitat. Un cas simptomàtic és la petita societat que Manuel Estrany creà per a la recol·lecció d'arrels de regalèssia d'un camp limítrof del riu de Sant Jaume d'Enveja que s'anava a preparar per al sembrat de blat i civada. Estrany aconseguí un contracte avantatjós per poder extreure les arrels de regalèssia i vendre-les²²⁷.

Tals activitats de caràcter eventual i extremadament diversificades, malgrat no incidir en un tipus d'activitat econòmica concreta, i per tant, de poc aprofundiment en les possibilitats de cada sector, si que li permetia tenir multitud de contactes i conèixer de primera mà les diferents iniciatives empresarials que es produïen, i donat el cas, podia participar-hi, gràcies a la gran disponibilitat d'actiu en forma de capital immoble de que la família disposava.

No obstant, a jutjar la seva política d'adquisicions durant l'etapa final de la seva vida, estava disposat, com tants d'altres membres de la seva classe social, a estar presents a l'arrencada de l'explotació intensiva de la plana del Delta de l'Ebre. Observem, tot seguit, quina herència deixà als seus fills i a la seva muller.

TAULA 7.10: Inventari dels béns llegats per Manuel Estrany i Rocamora a la seva vídua Dolores de la Helguera. 1864.

Immobles urbans	rv
<i>Casa C/Barana del Riu, 3 Tortosa</i>	200.000
<i>Casa C/ de la ciutat, 7 Tortosa</i>	40.000
<i>2 solars sense construir C/ Olivera, 7 Tortosa</i>	14.000
<i>3 solars sense construir Sant Carles de la Ràpita</i>	6.433
<i>Casa C/ Quartet de Cavalleria a Remolins Tortosa</i>	18.000
TOTAL	278.433
Immobles d'ús industrial/comercial	
<i>Casa-forn C/Botigues de la sal Tortosa</i>	40.000

²²⁷ AHCTE, fons notarial. Notari Montserrat. 1/9/1859. Tort342.

<i>Casa-magatzem al C/ del comerç del barri de la Creu Tortosa</i>	32.000
<i>Castell d'Amposta amb magatzems adjunts ^(*)</i>	50.300
<i>Hort de 3 jornals a Jesús amb una fàbrica d'aiguarent</i>	30.000
Molí d'oli amb rentador annex al raval de Sant Vicent Tortosa	40.000
TOTAL	192.300
Imobles rústics de secà	
<i>Finca d'olivera i garrofer de 24 jornals a Tortosa</i>	12.000
<i>Finca d'olivera i garrofer de 25 jornals Jesús</i>	16.000
Finca d'olivera i garrofer de 15 jornals a Jesús	5.000
Finca d'olivera i garrofer de 5 jornals a Jesús	2.000
Finca d'olivera i garrofer de 6 jornals a Tortosa	2.000
Finca d'olivera i garrofer de 14 jornals a Tortosa	7.000
Finca d'olivera i garrofer de 5 jornals a Tortosa	2.000
Finca d'olivera i garrofer de 9 jornals a Jesús (part erm)	1.600
TOTAL	47.600
Immobles rústics de regadiu	
<i>Hort de 9 jornals a Sant Llàtzer Tortosa</i>	92.000
TOTAL	92.000
Immobles rústics erms	
1/2 finca de salitre de 10 jornals a l'Enveja	1.500
1/2 finca de salitre de 23 jornals a l'Enveja	1.500
Finca de salitre de 9 jornals a l'Enveja	3.000
Finca de salitre de 7 jornals a l'Enveja	1.000
Finca de salitre de 21 jornals a Amposta	5.000
1/3 de finca de salitre de 92 jornals a Amposta	3.000
3 porcions de salitre de 103 jornals en total a la Cava	4.000
Finca de salitre de 50 jornals a la Cava	1.000
Finca de salitre de 180 jornals a la Cava	2.000
1/2 finca erma a Tortosa	3.000
1/2 finca de salitre de 50 jornals a la Cava	2.000
TOTAL	27.000
SUMATORI DE TOT EL PATRIMONI	637.333

Nota: els elements destacats en cursiva fan referència al llegat que rebé del seu pare. La resta són adquisicions de Manuel Estrany.

(*) Al 1864 Mangrané encara no havia construït el molí modern. Tanmateix, l'ús del castell ja responia a activitats econòmiques, almenys en allò que afecta a tasques d'emmagatzematge.

FONT: AHCTE, fons notarial. Costa i Albesa, tort 451. 21/07/1864. Elaboració Pròpia

D'aquest distribució del patrimoni, el primer que es pot destacar és l'hegemonia de la propietat urbana, tant en allò que afecta a cases com a edificis d'usos industrials, restant la rústica gairebé a un 25% del total.

Es pot apreciar com la composició que Estrany heretà tenia clarament una intencionalitat que passava per l'adquisició d'immobles urbans, que generaven rendes constants gràcies a l'arrendament de les cases. També observem un important pes de l'immoble industrial. Del seu pare heretà un forn i un magatzem, a més d'una casa a Sant Carles de la Ràpita i una fàbrica d'aiguarent. Tot fa pensar en una clara orientació comercial, més que no pas de terratinent, ja que tenir una casa a la ciutat portuària de la

comarca, insinuava interessos en les activitats d'importació o exportació. Pel que fa a la fàbrica d'aiguardent, no sabem del cert que la fàbrica funcionés. No apareix referenciada als registres industrials, de manera que podia tractar-se d'una petita destil·leria, més que no pas una fàbrica com l'inventari l'anomena. En qualsevol cas, el valor no raïa de la fàbrica, sinó de l'horta que l'envoltava que, malgrat no ser gaire gran, la creuava el canal d'alimentació.

Malgrat les inversions fetes per Manuel Estrany amb l'adquisició de finques de secà, aquestes eren relativament petites i el fet de localitzar-se majoritàriament en 3 partides concretes, indica que Estrany perseguia la concentració de les propietats, cosa que també farà amb les finques salitroses que comprarà al delta de l'Ebre.

La inversió estratègica de Estrany, i sense la qual no es pot entendre l'adquisició del molí d'Amposta per part de la seva vídua són les finques repartides entre els termes de l'Enveja i Amposta. Al quadre anterior, suposen un percentatge molt petit del valor del patrimoni familiar, però aquesta percepció canviaria totalment 10 anys després, doncs el canvi de cultiu revaloritzaria enormement la quantitat de jornals de terra que gairebé no tenien valor, però que amb l'arribada del benefici del reg i amb la construcció de les sèquies, el cultiu de l'arròs transformaria unes terrers que en aquell moment es valoraven com a ermes a unes terres de regadiu d'alta qualitat.

Podem afirmar això degut a dos indicadors: el primer és que fins a 5 finques de salitre situades a la plana deltaica s'adquiriren conjuntament malgrat el baix preu amb que es contemplen. Això significa que al darrere d'aquella compra hi ha la intenció de realitzar obres hidràuliques, on els costos de la qual ja valia la pena compartir, de manera que les compres ja s'efectuaren tal i com si es fes des d'una societat. I en segon lloc trobem la construcció del molí. Sabem que Dolores de la Helguera va permetre la construcció del molí. Sabia que era una inversió important que es realitzava a cost zero, degut a que ho assumien els arrendataris, però que a la llarga, revaloritzaria moltíssim la propietat. El fet és que a partir del 73, Dolores tenia un molí hidràulic construït a la seva propietat, amb anys d'experiència i amb un capital suficient –sufragat amb els diners de l'arrendament- com per introduir-hi millores.

Entre el 1873 i el 1876 l'activitat econòmica de la regió es va veure especialment afectada per la Tercera Guerra Carlina. El tram final de l'Ebre va ser escenari d'enfrontaments bèl·lics, i els punts estratègics com el castell d'Amposta sofriren especialment les repercussions de la guerra. El molí de Dolores de la Helguera fou ocupat per les tropes carlines al febrer del 1874, i al mes de setembre següent fou recuperat per les forces governamentals. Això, lògicament provocà, no només la paràlisi total del molí, sinó també la destrucció de la maquinària, especialment el canal i la roda hidràulica.

Passada la Guerra, Dolores de la Helguera demanà que, en virtut de la clàusula que establia el contracte per a esdeveniments de força major, es donés el període entre 1874 i 1876 com a temps no transcorregut, i per tant que la Companyia no li cobrés el cànon d'aigua. L'administració de la Companyia no va acceptar, entenent que el molí d'Amposta hauria d'estar subjecte a la política d'indemnitzacions que preveia l'estat. Aquesta negativa, s'uní a unes fortes queixes respecte la rigorositat amb que la Companyia tractava el subministrament d'aigua del molí, ja que segons ella, tenia greuges comparatius respecte la política de concessió d'aigües dels seus competidors, com el molí de Joan Cahot, qui segons Helguera, gaudia de menys restriccions que ella²²⁸.

La Companyia es defensava admetent les diferències substancials entre els trams del canal d'alimentació, ja que fins al salt de Jesús, l'ocupat pel molí de Cachot, el canal tenia una llum de 10 metres, mentre que a partir d'allí, es limitava a 8, havent d'evacuar l'aigua sobrant pel barranc de Jesús, situació de la que es beneficiava tant Cachot, com el molí de Piñol i Moreso (aquests ni tan sols havien de pagar cànon). A més, acusaren a Helguera, ja a la campanya del 1878 de tenir un deute que ascendia a 6.215 pts.

La Companyia amenaçà amb múltiples ultimàtums que si no rebia els diners que l'arrendatària devia, li tancarien el subministrament d'aigua. Helguera els desafiava afirmant que si gosaven fer-ho, ella mateixa s'obriria el subministrament i si calia recorrerien a accions judicials. Malgrat les amenaces mútues, totes dues parts sabien que l'única manera de sortir-se'n era negociant una forma de pagament fraccionat del

²²⁸ RCCE, RC592

deute, a més de no interrompre el funcionament. Només s'entén això si es té en compte que el conflicte s'allargà durant 4 anys i el pagament no s'arribà a produir. Els costos judicials de portar la qüestió als tribunals serien més elevats que no pas el deute contret per Helguera, a més de tenir la certesa que Helguera no podia pagar. De fet, a l'octubre del 1880, s'havien produït dues qüestions que canviaren la situació: en primer lloc, Dolores reduí el deute contret amb la Companyia a 4.891 pts. i en segon lloc, front la impossibilitat de trobar creditors que li cedissin l'import que li faltava abonar, determinà traspasar la titularitat del molí al seu germà Evaristo de la Helguera, el qual lluny d'alleugerir la situació, l'empitjorà.

Desconeixem si Evaristo eixugà el deute amb la Companyia, però el cert és que aquest no va poder pagar el deute amb un creditor, Francisco Balagué, i a la vegada, les propietats d'aquest últim foren executades pel Banc d'Espanya també per impagament. El cert és que al maig del 1883, era el Banc d'Espanya qui estava negociant les condicions d'arrendament d'aigua amb la Companyia. El Banc volia mantenir en funcionament el molí mentre no es produís la venda judicial, i per això la Companyia li habilità l'aigua amb les mateixes condicions que tenia Dolores de la Helguera a partir del setembre del 1883.

El balanç d'aquests 16 primers anys de la molinaria hidràulica, no es pot dir que foren simples. No disposem dels comptes ni dels resultats que donaren aquests molins, però tot sembla indicar que els impagaments i el dèficit no aturà les compres i les inversions. Especulem que propietaris com Dolores de la Helguera sobrevisqueren més temps degut a que ells mateixos devien ser els seus propis clients, ja que amb la possessió d'un molí interioritzaven els costos de transformació que requeria la pròpia collita d'arròs.

Per altra banda, la Companyia experimentà una ràpida evolució, passant de veure l'aprofitament industrial com una oportunitat per treure rendiments d'allí on no s'esperaven, a considerar-ho una partida, no tant important com el reg, però si a tenir en compte, especialment a partir del moment en que es feu evident que la navegació havia estat un fracàs total. No obstant, els grans volums d'aigua que requeria el reg per inundació dels arrossars, interrompia constantment el subministrament d'aigua als molins i això provocava no només llargues temporades de paràlisi (com a mínim juliol, agost i setembre) sinó també pèrdues per aquells que únicament oferien el servei al

públic. La concentració de l'activitat en uns períodes concrets de l'any, augmentava el preu del servei de mòlta, ja que, com a mínim, havia de cobrir els costos de producció – encara que, com hem vist, el més normal era no efectuar els pagaments del cànon de l'aigua- i per això, els pagesos més pobres havien d'anar a moldre la seva collita a molins més petits, que paradoxalment, aconseguiren sobreviure força temps gràcies a aquesta situació irregular.

10.2.3. El sector fariner i l'aposta pel vapor.

Segons la estadística fabril i industrial del 1876, existia al partit judicial de Tortosa tres indústries mogudes per una màquina de vapor, dues de les quals a Amposta i una tercera a Tortosa. Les indústries ampostines eren molins d'arròs, mentre que la indústria tortosina era farinera. Cal dir, però, que la fiabilitat de la font deixa molt que desitjar i no comptabilitza molins amb una potència instal·lada menor, però que són significatius per la seva precocitat a la comarca.

10.2.3.1. La fàbrica de Masoni, Fatsini i Murall.

Un dels primers a instal·lar-ne una foren Josep Masoni, l'empresari metal·lúrgic de qui ja ens n'hem referit i els seus socis, en Francisco Murall, flequer del municipi d'Arnes i Juan Fatsini, pagès de Tortosa. Aquests tres socis adquiriren uns solar l'any 1870 al barri extramurs de Sant Llàtzer de Tortosa, just al costat de la carretera a Barcelona i relativament pròxim a l'estació de ferrocarril.²²⁹

A l'agost del 1870 ja s'havia instal·lat la maquinària i el molí començà a funcionar, malgrat no estar l'edifici acabat de construir.²³⁰

El molí constava d'un edifici de planta baixa i primer pis, i una casa adjunta de tres pisos destinada a les tasques de logística i suport a la fàbrica. També comptava amb un pati i corral.

²²⁹ L'escripturació de la compra es realitzà a finals de gener de 1870. AHCTE, fons notarial, Guardiola, tort 604, 2/05/1870.

²³⁰ AHCTE, fons notarial, Costa, tort640, 20/7/1871

La maquinaria instal·lada era una màquina de vapor d'alta pressió de 12 HP que donava moviment a tres parells de moles, encara que Masoni, posteriorment, va instal·lar pel seu compte una màquina netejadora d'arròs, possiblement com una estratègia per intentar equiparar-se a la fàbrica del senyor Josep Pons i Enrich, importantíssim industrial manresà, el paper del qual a la industrialització de Tortosa cal analitzar detingudament.

Pel que fa a la societat, els tres socis aportaren un capital de 5.000 escuts, amb el que fer front a les despeses de la compra del solar, la construcció del molí i la instal·lació de la maquinària. Tanmateix, de seguit es va veure que la distribució en funció del capital aportat no es podria mantenir, sinó que cadascun d'ells s'encarregaria d'algun dels aspectes de la gestió del molí. Així, fou José Masoni qui comprà la maquinària per un preu de 7.000 escuts, xifra que superava en 2.000 escuts el capital que havia d'aportar com a soci. Des del primer moment, doncs, la inversió de Masoni fou superior, encara que s'establí que aquests 2.000 escuts desequilibrants li serien abonats pels seus socis. La tasca de Masoni seria tenir cura del correcte funcionament de la maquinària de la fàbrica, mentre que Juan Fatsini s'encarregaria de l'administració de les finances i dels comptes del molí, tasca per la qual cobraria un escut diari.²³¹ El conveni de l'associació no dóna cap informació respecte les responsabilitats o funcions atribuïdes a Francisco Murall, però donat que la font indica que era forner, és molt probable que, a més de ser un soci inversor, en fos client, però no gestor.

Els desajustaments econòmics en allò que afectava al capital invertit fou la principal causa de conflicte entre els socis des del primer moment, fins al punt de que el 20 de juliol del 1870 Masoni va convèncer als seus socis per recomposar les condicions de l'associació davant notari com a mesura preventiva abans de que la situació derivés per la via judicial, doncs ni Fatsini ni Murall havien aportat l'import íntegre fins arribar al capital previst de 5.000 escuts per cap, és a dir, 12.500 pts, a més de liquidar els comptes passat un any de l'obertura del molí.

A partir d'aquests comptes, podem saber la quantitat i el concepte en funció del qual es realitzaren les inversions, i en segon lloc, les despeses en combustible, salaris i el

²³¹ AHCTE, fons notarial, Guardiola, tort604. 31/01/1870.

coeficient de caixa que es reservaven per atendre les necessitats del dia a dia de la fàbrica.

TAULA 7.11: Balanç del primer any de funcionament de la fàbrica de Masoni, Fatsini i Murall. 1871.

ACTIU (pts.)	Proposta de capital social	Capital Invertit	Balanç de l'aportació personal	
José Masoni	12.500	15922,05	+3422,05	
Francisco				
Murall	12.500	11145	-1355	
Juan Fatsini	12.500	9218,75	-3281,25	
TOTAL	37.500	36285,8		

PASSIU (pts.)	Carbó	Salariis	Caixa	Diners a aportar
José Masoni	1.279,5	200	408,25	
Francisco				
Murall	1.279,5	200	408,25	1012,75
Juan Fatsini	1.279,5	200	408,25	3329

FONT: AHCTE, fons notarial. Notari José Costa, tort640; 20/07/1871. Elaboració pròpia.

Aquest balanç entre l'actiu i el passiu de la societat evidenciava que dos dels socis no podien fer front ni tan sols al capital d'entrada de la societat. La liquidació de comptes va posar en evidència que un model de benefici i risc tripartit era inviable tal i com s'havia plantejat. Per aquest motiu, José Masoni optà per fer-se càrrec ell sol de la situació, i donat que la companyia tampoc estava en una situació insostenible, va forçar als seus socis a acatar-la en allò que afectava al repartiment de dividends. És a dir, amb aquesta liquidació de comptes, a la pràctica, Masoni va refundar la societat, amb un nou capital social, que ascendia a 38.500 pts. de les quals ell n'aportaria 20.500 pts (53,25%), Murall es va comprometre a pagar el capital inicial de 12.500 (32,47%) i Fatsini quedava postergat amb un capital de 5.500 pts (14,29%). Pel que fa a la despesa de carbó, el deute ascendia a 3.838,5 pts

Al setembre del 1871 Masoni va adquirir per compra la part de Francisco Murall, el qual no va poder assumir els compromisos que la reestructuració empresarial requeria²³². Uns anys més tard, al juny del 1874, serà Fatsini qui tampoc voldrà continuar formant part de la societat, ni exercir com a administrador del molí, i va

²³² De fet, la situació econòmica de Masoni tampoc era la més adequada. Quan Murall li va vendre la seva tercera part al 5 de setembre del 1871 per l'import de 6.500 pts. No va poder fer front a l'import directament sinó que deixà a deute la meitat del capital a un Termini d'un any

decidir vendre la seva part al seu consoci en virtut del dret de compra preferent. Per un preu de 5.500 pts.²³³.

Aleshores Masoni es convertí en l'únic propietari del molí. No sabem en seguretat, però, si el molí va seguir funcionant²³⁴. La segona meitat de la dècada dels 70 el sector fariner de Tortosa assolí el seu zenit, però a partir d'aleshores el sector es ressentiria dels efectes de la crisi de la navegació fluvial, els problemes de competitivitat respecte la indústria d'altres regions i una progressiva reconversió dels molins per moldre l'arròs en lloc de seguir amb el blat.

Els problemes econòmics de Masoni es comencen a evidenciar a partir del 1877, quan per primer cop es veu obligat a hipotecar el seu molí, juntament amb la casa i la foneria que posseïa a la Raval de Sant Vicent per avalar els seus crèdits. Masoni requeria terminis cada cop més llargs per retornar els diners i al 1884 comença a desfer-se de propietats per alliberar-se dels deutes. Al 1884 vengué la foneria del barri de Sant Vicent i al 1885 va vendre el molí fariner per 26.000 pessetes, preu inferior respecte el valor atribuït a les hipoteques que havia signat. Un altre indicatiu de que Masoni ja no estava interessat amb els negocis de Tortosa és el fet de que es trasllada a viure a Tarragona i des del 1880 ja apareixia com a veí d'aquella ciutat.

La venda del molí es destinaria a amortitzar les càrregues que encara mantenia per la formula de pagament que havia signat amb el seu ex-soci Fatsini i per eixugar els préstecs pendents

El problema derivaria de l'impagament d'Enric Ortega, comprador del molí. Tal situació portà a Masoni a denunciar el comprador. Li embargaren la finca i davant de la impossibilitat de pagar, el molí es va sotmetre a una venda judicial, prèvia taxació.

Aquesta taxació ens dóna una idea corregida del valor real del molí, taxat en 32.000 pessetes (instal·lacions, maquinària i sòl inclosos). La falta de licitants obligà a Masoni

²³³ El pagament es realitzà en forma de treball. Fatsini acordà portar el seu arròs i el blat a moldre per un preu d'1 pta. la quartera de blat i 3 pts. la càrrega d'arròs; del preu del servei de mòlta, només en pagaria el 60%, i el 40% restant vindria a cobrir de manera progressiva el preu de compra de la seva part

²³⁴ Segons una referència notarial del 1877, el molí és descrit com una fàbrica mig enderrocada. És molt probable que amb les condicions econòmiques dels socis, i la falta de capital per completar la inversió inicial feren que les obres de la fàbrica no s'arribessin a completar fins molt més endavant i que, si fins ara, les indicacions feien referència a que estava a mig construir, ara ja es considerés com una obra abandonada.

a recomprar a la subhasta judicial el seu molí per 16.000 pessetes.²³⁵ El procés judicial s'havia allargat més del degut i Masoni no va esperar ni un mes a tornar a vendre el molí, aquest cop a Josep Venetz i Piñol pel preu de 17.500 pessetes.

Segurament, Masoni ja tenia apareulada la venda i va optar com a via més lògica la de recomprar el seu molí a la venda judicial (el va recomprar a la tercera subhasta convocada amb una rebaixa del preu de sortida de fins a un 25%) i revendre'l ràpidament a un preu superior al mercat obert per tal de recuperar, encara que fos mínimament, la seva inversió i les pèrdues obtingues amb la venda frustrada a Enric Ortega. La venda del molí suposà la fi de les inversions industrials de Masoni a Tortosa.

Per altre costat, sabem que d'ençà el 1879, Masoni inicià una nova etapa amb la compra d'un molí fariner al carrer de la Pau de Tarragona, pròxim al port, i que a partir del 1885 millorà amb la instal·lació de màquines de moltura per cilindres metàl·lics i un sistema automatitzat de classificació de farines.²³⁶

Les causes de la fi del projecte inversor de Masoni a Tortosa, poden anar relacionades amb la crisi genèrica que afectà al sector i que sofriren la resta de molins fariners. Aquesta crisi anava relacionada amb la forta competència que rebien d'altres punts de producció, tant regionals (els molins d'Alcanar) com interregionals (Reus, Tarragona i Barcelona). Masoni, a més, topà amb l'agreujant de que el seu molí havia de fer front al preu del carbó, fet que el posava en una situació gens competitiva respecte els molins que funcionaven mitjançant força hidràulica, ni tampoc podia fer ombra a la capacitat productiva del recentment instal·lat molí de Pons i Baulenes.

10.2.3.2. La fàbrica de Pons i Baulenas.

Hom pot considerar aquesta fàbrica situada a l'eixample tortosí com el paradigma d'industrialització estimulada per capital no autòcton. Si bé no era, com hem vist, ni molt menys la primera en utilitzar la màquina de vapor com a font d'energia, sí que fou la primera de situar-se en el nou context urbà, de formar part d'una àmplia operació de tipus financer i urbanístic i també sintetitza les principals característiques, a nivell societari, del que succeïa quan existia una diferència considerable entre les possibilitats

²³⁵ AHCTE, fons notarial. Francisco Antonio Borràs, 23/05/1885.

²³⁶ Diari *La Opinion*, 29/03/1885

financeres entre socis d'una empresa. Vegem, primer els antecedents familiars dels respectius socis.

10.2.3.2.1. La família Baulenas.

La família Baulenas procedia de Barcelona i s'instal·là a Tortosa durant la primera meitat del s. XIX. Agustí Baulenas i Tàpies obrí un parell de botigues de tèxtil a Tortosa i una de quincalla a Remolins, però per motius de subministrament de mercaderies, mai va perdre el contacte amb els fabricants de teixits de Barcelona, contactes que també heretaran els seus fills.

Agustí Baulenas i Tàpies fou un dels diversos casos que hem pogut localitzar de inversos de fora la comarca que ubicaren a Tortosa punts de venda de teixits de cotó, davant la inexistència d'un mercat productor local. La disponibilitat de capital procedent del comerç tèxtil a l'engròs suposà el pal de pallar per a l'obertura de nous establiments en associació amb comerciants del territori. De fet, al 1852, Agustí Baulenas, juntament amb un comerciant d'Ulldecona obrí una tenda de roba a Tortosa, amb un capital de 48.135 rv. Malgrat que aquella societat només duraria un any, l'establiment restà obert en mans d'en Pere Elies.²³⁷

La seva situació d'importador tèxtil li va permetre accedir a concessions de l'ajuntament, com ara la comanda de la confecció de 600 uniformes per als efectius de la milícia nacional de la ciutat.²³⁸ Tanmateix, mentre el seu fill Agustí Baulenas Galobardes anava suplantant al seu pare en els negocis d'importació i exportació, el seu pare va anar centrant la seva activitat a Tortosa, especialment arran de la vinculació familiar que els seus fills i filles anaven prenent amb la ciutat²³⁹. Finalment, l'any 1856, Baulenas obrí la segona tenda per a la venda al detall de roba importada, amb el lloguer de la planta baixa de la casa de Pedro Lamote, a la Plaça Constitució.²⁴⁰

²³⁷ El capital de Baulenas li fou entregat paulatinament a mode de préstec del 5% d'interès. AHCTE, fons notarial. Ramon Guardiola, tort 237. 13/05/1853.

²³⁸ Per efectuar aquests encàrrec, Baulenas va formar una societat amb 3 sastres tortosins, on Baulenas exercia de subministrador de la tela i de tesorero dels recursos pagats per a l'ajuntament. AHCTE, fons notarial. Ramon Guardiola, tort 275. 12/11/1855.

²³⁹ Entre altres activitats que tenim constrància d'Agustí Baulenas és que formà part de la direcció de la Junta de Diligències. AHCTE, fons notarial. Ramon Guardiola, tort 198. 25/5/1851.

²⁴⁰ Entre les procedències dels teixits de la família Baulenas es trobaven ciutats com Barcelona, Valls, Zaragoza, París, Terrassa, Alcoi, Sòller (Mallorca), València i Tortosa. AHCTE. Fons notarial. Guardiola, Tort355. juny 1860

Pel que fa al patrimoni immobiliari, la família Baulenas no destacava en absolut per la seva activitat en l'adquisició de terra. Únicament posseïa 6 jornals d'horta i 20 de secà, repartits entre Tortosa, Masdenverge i la Granadella de Camarles. I el patrimoni urbà es limitava a una casa i mitja al barri de Remolins, a més de la casa on vivien i on tenien la tenda de la Plaça Constitució. Del seu inventari, tampoc es desprèn una gran activitat com a prestamista, encara que sí que oferia crèdits de petita escala que no arribaven a ser protocolitzats, especialment entre pagesos de Masdenverge i el Mas de Barberans. Sens dubte, el principal actiu de la família era la compra-venda de teles. L'activitat creditícia l'emprerà de manera decidida el seu fill Cayetano qui veurà en els préstecs la fórmula ràpida de capitalització i de consecució de la liquiditat per a la constitució de la societat Pons i Baulenas.

Agustí Baulenas tenia tres fills i quatre filles. L'hereu, i a la vegada el més gran entre els germans era Agustí Baulenas i Galobardes, el qual, fins i tot abans de rebre la herència paterna, emprengué un rumb molt més lligat a l'activitat netament comercial i d'inversió: a tall d'exemples sabem que comerciava amb blat i fruites, com ho demostra els conflictes per lletres de canvi impagades amb la societat *Moresó hermanos*, (socis capitalistes del molí hidràulic instal·lat a Jesús que coneixem com el molí d'en Piñol) a més a més de formar part de la Societat "*Esplotación y fundición de la mina de hierro denominada la Providencia*", en nom de la qual adquirí una finca situada a Roquetes a finals del 1859.²⁴¹

²⁴¹ La formació de la societat arrencà quan Rafael Domingo Monpou i Antonio Sanz Colomé varen registrar un jaciment de ferro situat al barranc de la Caramella. Per a la seva explotació formaren una societat per accions, amb la que reunir el capital suficient per realitzar les perforacions, construir la farga, l'espai per depurar el mineral i construir uns alts forns per treballar-lo. Igualment es preveia arrendar els boscos circumdants per emprar els recursos forestals existents com a combustible i matèria primera per a les obres i treballs que s'hi realitzarien. AHCTE, fons notarial. Ramon Guardiola, tort 341 25/12/1859. En un principi, a la societat capitalista s'hi van avenir 13 inversors, entre els quals en destacava Agustí Baulenas, amb dues accions i el càrrec de vicepresident. De manera provisional es va establir una societat de 20 accions, malgrat que en aquell moment no es va establir el capital de l'actiu de l'empresa, doncs aquest dependria dels costos de les perforacions, el qual en aquells moments, encara no coneixien en exactitud. AHCTE, fons notarial. Agustí Arnau, tort 337. 23/09/1859. En un principi, a la societat capitalista s'hi van avenir 13 inversors, entre els quals en destacava Agustí Baulenas, amb dues accions i el càrrec de vicepresident. De manera provisional es va establir una societat de 20 accions, malgrat que en aquell moment no es va establir el capital de l'actiu de l'empresa, doncs aquest dependria dels costos de les perforacions, el qual en aquells moments, encara no coneixien en exactitud. AHCTE, fons notarial. Agustí Arnau, tort 337. 23/09/1859. Finalment al juny següent, un cop es va rebre el reconeixement del Ministerio de Fomento de la concessió de la mina, la societat va realitzar una primera ampliació de capital fins a 42 accions. AHCTE, fons notarial. Agustí Arnau, tort 354. 21/06/1860. Desconeixem la continuïtat que aquesta explotació tingué.

Tanmateix, la principal estava força vinculat al comerç de tèxtil; al 1862 fou soci fundador de la societat Arqués, Tey i Baulenas amb seus a Barcelona i a Tortosa, i que a partir del 1865, arran de la renúncia de Miquel Tey, es refundà la societat comanditària, sota la raó social *Baulenas i Compañia*, amb els actius de la dissolta societat amb un capital de 250.000 reals.²⁴² Serà aquesta societat la que mantindrà el subministrament de mercaderies de les dues tendes que la família disposarà a Tortosa.

Durant la dècada dels anys 60 del segle XIX tindrà serioses dificultats per fer front als seus deutes i per la qual cosa haurà de fer front a diversos judicis per impagament. No obstant, tot sembla indicar que Agustí Baulenas va heretar una de les botigues de roba que era de propietat familiar, i que constituïa l'autèntica font del negoci familiar.²⁴³

El segon germà era Cayetano, el nostre protagonista. Cayetano heretà la segona de les tendes de roba, situada a la Plaça de la Constitució i adquirí un paper de responsabilitat amb la família que seria més propi de l'hereu que no pas d'un fill segon.²⁴⁴

Tot apunta a que la estratègia familiar buscava enfortir i consolidar l'activitat econòmica lligada a la venda del tèxtil, ja que casà a la seva filla Josefa amb Juan Baptista Domingo i Subirats, fill d'una de les famílies dedicades al sector tèxtil a la ciutat; Joan B. Domingo va rebre dels seus pares als capítols matrimonials la tenda de roba situada a la Plaça Nova²⁴⁵. De la mateixa manera casaren la segona filla, Ana Maria, amb Francisco Paulí i Nicolau, un soguer, i la filla petita, Rosa amb un altre botiguer de roba, Francisco Lledó i Lluís (gerent de la tenda que el propi Baulenas li havia cedit al 1861). A més, el germà d'aquest, Andreu Lledó i Lluís, xocolater de professió, va contreure matrimoni amb Teresa Cañé Baulenas, filla de la primogènita de la família Baulenas Galobardes, aleshores ja morta, Maria Teresa Baulenas.

²⁴² AHCTE, fons notarial. Fontcuberta, tort 498. 20/11/1866.

²⁴³ Sobre la localització d'aquesta tenda, només sabem que estava ubicada en front del Pont de Pedra. Malauradament, el volum del notari on hi havia d'haver el testament d'Agustí Baulenas s'ha perdut, però en canvi disposem de l'inventari de béns, que es realitzà al juny del 1860 a un altre notari. Segons l'inventari, la família també disposava d'una tenda de quincalla on tanmateix, la majoria de les existències eren peces de roba. La segona tenda de roba estava situada a la Plaça Constitució, i Agustí Baulenas Tàpies l'havia venut a Francisco Lledó (1/9/1861), casat amb la seva filla Rosa Baulenas. L'altra tenda, la de quincalla, estava situada al barri-eixample de Remolins, àmbit urbà on la família Baulenas concentrava el seu patrimoni immobiliari.

²⁴⁴ AHCTE, fons notarial. Antonio de Monasterio, 31/10/1856. Segons aquesta escriptura, Agustí Baulenas i Tàpies, pare d'Agustí i Cayetano, va llogar la planta baixa i el primer pis del propietari Juan Lamote durant 7 anys per 12 onces d'or anuals per instal·lar-hi una segona tenda de roba.

²⁴⁵ AHCTE, fons notarial. Ramon Guardiola, tort 307. 26/7/1857

Cayetano, repentinament, va veure com la responsabilitat i els deutes de la tenda de roba queien sobre ell arran del codicil del seu pare, que l'obligava no només a fer-se càrrec de la tenda (amb el lloguer del local a Juan Lamote), sinó també de donar la pensió trimestral de 200 duros a la seva mare i la dot de 600 duros a la seva germana Rosa quan contragués matrimoni.²⁴⁶ Cayetano va decidir desfer-se de la tenda, amb una operació doble: per un costat casar la seva germana Rosa amb un altre botiguer de roba, Francisco Lledó i Lluís, i al mateix temps, va subarrendar-li la tenda i tots els articles a la venda per 95.182 rv., diners que no cobraria íntegrament fins 1863.²⁴⁷

Al mes de juny del 1868, Cayetano intensificà l'activitat de prestamista, tasca que anava clarament dirigida de cara la capitalització que requeria per afrontar la despesa que seria necessària per tirar endavant la construcció del molí a vapor, juntament amb l'industrial Manresà Josep Pons i Enrich.

Aquesta activitat ofereix una nova interpretació de les activitats financeres informals.²⁴⁸ Múltiples estudis sobre endeutament pagès i activitat usurària sempre estan enfocats des de la perspectiva d'aprofitament de les necessitats monetàries més peremptòries de les classes més baixes, però no com un instrument de capitalització de l'individu que oferia el crèdit. Una intensificació d'aquesta activitat per part de Cayetano Baulenas en un moment immediat a la de la inversió industrial dóna fe de l'elevada rentabilitat de la usura, per un costat, i per altre de la magnitud de la demanda que tal activitat tenia per part de la petita pagesia propietària.

A partir d'aquest moment, començà a prestar quantitats que difícilment sobrepassaven els 500 escuts. Eren préstecs a curt termini, majoritàriament a 6 mesos, on calia tornar el

²⁴⁶ AHCTE, fons notarial. Ramon Guardiola, 10/06/1860.

²⁴⁷ AHCTE, fons notarial. Ramon Guardiola, 10/09/1861.

²⁴⁸ Sobre aquesta activitat, destaquem l'estudi de PASCUAL, Pere: "Crèdit hipotecari i acumulació de capital immobiliari. L'exemple del farmacèutic i prestador Francesc de Paula Rosés (1855-1895)" a *Miscelania Aqualitensis*, 14. 2011. A la introducció d'aquest article (p. 185-190) l'autor fa una exhaustiva síntesi de les causes de proliferació del crèdit informal per part de la burgesia i classe benestant, agafant el relleu d'una activitat que fins a les desamortitzacions de mitjans segle XIX havien ostentat l'església regular en base a censals, l'interès dels quals estava fixat des de mitjans del s. XVIII. La desaparició dels censals de les comunitats de preveres, deixà un context totalment lliure de competència per a la irrupció d'aquestes pràctiques exercides fora de tot marc legal estipulat. L'altre punt de vista, el dels pagesos que es veuen obligats a sotmetre's a unes espirals de deute difícilment sostenibles que els porta a la venda de les seves propietats per fer front a tot plegat, es pot trobar a diferents treballs de l'Enric Tello, malgrat que aquest autor o centra en els models de crèdit de l'antic règim, especialment els censals. TELLO, Enric: "Vendre per pagar. La comercialització forçada a l'Urgell i a la Segarra al final del segle XVIII" a *Recerques*, 23. 1990. p. 141-160.

capital i abonar els interessos a finals de gener del 1869. Durant els mesos de juny, juliol i principis de setembre del 1868, Cayetano va prestar la important quantitat de 15.737 escuts repartits entre 48 préstecs. Habitualment els exigia l'interès en espècie, en forma de càntirs d'oli a raó de d'un càntir per cada 32 escuts prestats. Aquests incidien sobre la campanya de recol·lecció d'olives, ja que permetia al pagès hipotecar la seva finca, i retornar els diners a finals de gener, just quan la campanya de recol·lecció arriba al moment culminant. Tanmateix, el contracte estàndard estipulava que el pagament dels interessos es podien prorrogar fins al juny, moment a partir del qual, la penalització passava a ser monetària i assolia el 10% anual del capital prestat a comptar des del gener.

Creiem que el pagament en espècie del l'interès podria tenir una equivalència a un tipus d'interès d'entre el 6 i el 8%, doncs en préstecs anteriors era el tipus que Cayetano Baulenas exigia; i per contra, havia d'estar per sota del 10%, que era el tipus en que els contractes penalitzaven l'endarreriment del pagament.²⁴⁹ En qualsevol cas, els 15.737 escuts invertits foren reingressats cap al 1872, any en que es realitzaren els últims retorns del capital prestat, sumats al que podia suposar 457 càntirs d'oli (7.312 litres), el preu del qual podia variar entre diferents temporades.

El perfil del beneficiari dels préstecs de Cayetano era un matrimoni pagès d'uns 50 anys, habitant dels pobles de l'interior de l'actual comarca del Montsià, que juntament amb altres pagesos, s'agrupaven per compartir riscos pel pagament dels interessos i per hipotecar les seves terres. Solien hipotecar finques de secà, plantades d'olivera i garrofer (i algunes de vinya) o bé cases situades als petits nuclis urbans per quantitats prestades que, de mitjana, es situaven sobre els 327 escuts.²⁵⁰ Es tracta de quantitats no suficients per comprar més terra, ni tan sols per comprar immobles en nuclis urbans, la qual cosa ens porta a pensar que es tracta o bé d'un recurs per afrontar pagaments pendents procedents d'activitats especulatives dels que la petita pagesia propietària solia

²⁴⁹ Segons Pascual, els crèdits que oferia el seu protagonista tenien un termini d'un any i un interès del 6%, fet que avala els nostres càlculs sobre el valor de l'interès que podia cobrar-se Baulenas. Segons aquest autor, l'interès del 6% al crèdit informal responia a una pràctica consuetudinària catalana, malgrat que en conjuntures de crisi, l'interès s'estirava alguns punts percentuals per sobre del que era habitual. PASCUAL, Pere: "Crèdit hipotecari i acumulació de capital immobiliari. L'exemple del farmacèutic i prestador Francesc de Paula Rosés (1855-1895)" a *Miscelania Aqualitensis*, 14. 2011. p. 204.

²⁵⁰ Aquest càlcul s'ha realitzat a partir de la comptabilització dels 48 préstecs anteriorment esmentats i recollits entre diferents protocols notariais localitzats.

caure víctima (com algun d'ells especifica als contractes) o bé per fer inversions de millora de les seves explotacions, com ara la construcció d'infraestructures de reg.

A pocs dels casos contemplats s'hipotecaven finques de regadiu, i a les descripcions presenten finques d'extensió reduïda (la majoria d'entre 5 i 10 jornals) i on el pagès gaudia de plena propietat o bé les finques estaven gravades amb censos enfitèutics que rarament superaven el pagament d'un escut anual.

Ens trobem, per tant en una demanda de crèdit força generalitzada i constant que no es veia satisfeta per entitats de tipus creditici com els que estaven apareixent en ciutats com Reus i que Cayetano, entre molts altres, va saber aprofitar-se'n.

10.2.3.2.2. José Pons i Enrich.

A l'altre costat tenim el senyor José Pons i Enrich, industrial aleshores consolidat i que feu la inversió a Tortosa al moment àlgid del desplegament dels capitals, ja que els capitals allí invertits són pràcticament coetanis a la construcció de la colònia industrial de Puig-Reig. Intentem, tot seguit, situar el moment de la inversió de José Pons en el seu context personal, a partir del material publicat per Llorenç Ferrer arran dels seus estudis d'aquesta família manresana.

José Pons i Enrich pertany a la mateixa generació corresponent a la d'Agustí Baulenas i Tàpies, més que no pas a la del seu fill Cayetano. Era un industrial nascut al 1811, i al moment d'invertir a Tortosa, ja havia assolit gran part de la seva experiència com a comerciant i productor de teixit de cotó. Començà prenent el relleu de l'empresa familiar consistent en la compra-venda de cotó en floca i la fabricació de cintes de seda que venia per tot el territori del Principat i de València.

Durant la seva vida, podem distingir tres fases ben diferenciades en allò que respecta al seu comportament com a industrial i inversor, encara que cap d'elles desapareix completament, però perd importància front les que es van succeint al llarg del temps.

La primera és de formació, on creix i aprèn del negoci familiar al costat del seu pare Maurici Pons. A partir d'aquesta experiència, comença a desplegar juntament amb el seu germà establert a Barcelona, una tasca d'increment de la producció a través del treball domèstic de famílies de manufacturadors de Manresa, Navarces, Santpedor i Artés, iniciant així el viratge des del sector seder al cotoner de forma gairebé natural.

Aquest model de producció i de negoci portat juntament amb el seu germà, romandria latent i a un segon terme, quan a partir del 1845, José Pons començà a experimentar amb la formació de societats amb altres industrials propietaris de fàbriques per tal de concentrar-ne la producció seguint els models de la indústria moderna (fase de inversió industrial). Serà una constant entre el 1845 i 1860 la formació de societats limitades al temps a les quals Pons invertirà i en millorarà els factors de producció, però mai anirà més enllà de la seva participació del capital. Finançarà l'establiment de la primera màquina de vapor a Manresa, així com introduirà nova tecnologia a fàbriques de filatura i teixit de Navarces o Sant Joan de Vilatorrada, però fins als anys 60, mai adquirirà la fàbrica en propietat, es limitarà a arrendar-les.

Sobre aquest matís, en Llorenç Ferrer afirma que José Pons no construí cap fàbrica, però no valora el caràcter experimental sobre les adquisicions o lloguers de les mateixes²⁵¹; Tanmateix, aquest serà un model que seguirà més tard al molí de Tortosa, on establia que en cas de dissolució, seria el seu soci qui es quedaria amb la indústria com a entrega del capital corresponent.

José Pons, de bones a primeres, no desitjava adquirir patrimoni immoble lligat a la indústria, doncs segurament percebia que s'estaven produint transformacions molt ràpides i temia encallar-se amb una inversió que no tingués futur.

Això diu molt del caràcter d'un industrial forjat en societats de caràcter familiar i que desconfia de les agrupacions de capital entre socis. A tall d'exemple, només la primera de les societats en les que va participar superava els quatre socis. Amb la dissolució de Font, Pons i Cia al 1854, va optar per associar-se amb inversors individuals (Pla i Pons, per exemple). Aquesta postura la imposarà als termes del contracte amb Cayetano Baulenas, qui exigirà un únic consoci capitalista de l'empresa Pons i Baulenas.

Finalment, l'última fase es dona a partir de mitjans dels 60, moment en que arrenda el salt d'aigua a la sèquia de Manresa, construeix la que serà la primera fàbrica de la seva propietat i comença a diversificar les seves actuacions, com ara involucrar-se en la creació de societats de crèdit, intervenir en política i urbanisme, gestionar i pressionar

²⁵¹ FERRER, Llorenç: "Familia e industrialización en Catalunya". La trayectoria de los Pons y Enrich de Manresa" a *Historia Social*. Num 53. 2005. Barcelona.

per influir en el traçat del ferrocarril entre Barcelona i Zaragoza per a que passés per Manresa, ser soci capitalista del tramvia entre Manresa, Berga i Guardiola, etc.²⁵²

I finalment, la inversió a Tortosa, primer comprant l'Illa de Buda al delta de l'Ebre, conreant-hi arròs, i després construint la indústria per moldre-ho i exportar-ho i fins i tot aprofitar les closques i la palla per vendre-ho a la indústria paperera.

Segons els fragments de cartes escrites pel fill de José Pons, Lluís Gonzaga, al 1920 publicades per Llorenç Ferrer, no s'ha conservat cap referència a les seves inversions a Tortosa, que foren més importants del que pot aparentar, doncs la fàbrica donà peu a intervencions i especulació urbanística, a més a més d'entrar a formar part de la directiva del Banc que es creà a partir del 1880 i que serà la plataforma per realitzar més inversions.²⁵³

10.2.3.2.3. La constitució de la societat *Pons y Baulenas*.

Amb aquesta situació, i havent venut alguna finca, Cayetano començà a actuar en nom de la societat *Pons i Baulenas* quan adquirí el solar on s'havia de construir la fàbrica per 2.300 escuts.²⁵⁴ El solar estava situat en una posició privilegiada, fora muralles, però a la immediatesa tant de la ciutat com de l'estació del ferrocarril.

L'associació entre l'industrial i polític manresà José Pons i Enrich, sota la raó social de *Pons Enrich e hijos* i el comerciant tortosí Cayetano Baulenas es produí oficialment al mes de juliol del 1871. L'objectiu d'aquesta societat era la de construir una fàbrica per esclofollar i moldre arròs i cereals per a compte propi o aliè.

Assignaren per a tal fi un capital de 165.000 pessetes dividit en parts iguals de 82.000, encara que ja des de bon principi la societat ja va començar de forma desigual. Baulenas, malgrat tot l'esforç per capitalitzar-se dels anys precedents, no va poder arribar a la quantitat de 82.000 pessetes, i des de bon principi Cayetano va haver d'hipotecar la seva part al seu consoci per la quantitat de 52.500 i a un interès del 6%.

Aquest és el model de relació desigual que impulsà el capital barceloní a l'hora de colonitzar les incitatives industrials d'altres indrets, doncs l'evolució d'aquesta fàbrica

²⁵² Anònim: "José Pons i Enrich" a *Revista Ilustrada Jorba*. Num 132. Setembre 1920. Manresa.

²⁵³ FERRER, Llorenç: "Josep Pons i Enrich, industrial manresà i fundador de la Colònia Pons, de Puig-Reig" a *Dovella*. Num. 15. 1985. Manresa. Centre d'Estudis del Bages. p. 31-34.

²⁵⁴ AHCTE, fons notarial. Felip Tallada, 22/02/1870.

segueix al peu de la lletra l'evolució d'altres iniciatives industrials cotoneres que assenyala Oliva per al cas de Vilassar: Davant les escasses possibilitats financeres dels fabricants locals, la burgesia barcelonina controlarà la producció perifèrica a través d'aportar el capital circulant, en les etapes protoindustrials, i a posteriori, afiançant-se el capital fix de les empreses gràcies a la seva capacitat per oferir debitoris als seus socis i després acabar per controlar tot el capital de l'empresa davant de la impossibilitat dels altres de fer front als costos de la mecanització.²⁵⁵ A la mateixa conclusió arribarà Solà quan descriu precisament per a la capital del Bages un canvi de tendència en la procedència del capital. Per un costat, els empresaris tradicionals de Manresa començaren a emigrar de la Catalunya central –com és el cas de José Pons- i per contra, començà a arribar capital inversor barceloní que posicionà a la “rica i cansada” burgesia manresana a uns posicionaments rendistes consistents en oferir en lloguer terreny industrialment aprofitable gràcies a la disponibilitat d'energia hidràulica.²⁵⁶

Aquesta relació desequilibrada quedaria plasmada també als termes del contracte d'associació, ja que estaven fets amb el pressupòsit d'una disponibilitat de capital que només era real per part del soci de Manresa. Per un costat, Pons va blindar tota possibilitat que Baulenas desdoblés la part del seu capital amb altres socis, fins i tot, en el moment de l'herència de Baulenas el molí hauria de recaure únicament per part del seu hereu; en canvi, Pons va signar la companyia amb Baulenas des de la raó social *Pons e hijos*. En segon lloc, Pons limità la capacitat d'hipotecar el molí per un tipus d'interès superior al 6%, tipus que ni tan sols existia entre l'oferta creditícia de la comarca per ser massa baixa, mentre que imposava -de forma raonable, per altra banda- la prioritat creditícia entre socis, reconeixent així el pacte inicial entre socis. I en tercer lloc, Pons imposà que els beneficis dels 5 primers anys no podria ser repartits, sinó integrats a la caixa de la fàbrica a mode d'ampliació de capital, diners que a ulls de Baulenas s'haguessin pogut fer treballar o destinar a eixugar el deute contret amb el seu soci.

La composició del capital seguia les pautes següents: 65.000 pessetes per comprar els solars i edificar la fàbrica. 95.000 pessetes per adquirir i instal·lar la maquinària; i finalment, 5.000 pessetes com a capital de caixa.

²⁵⁵ OLIVA, Benet: *Els orígens de la primera industrialització del rerepaís: un cas emblemàtic. Vilassar i el capital comercial barceloní: 1828-1875*. (1999). Mataró. Caixa d'estalvis Laietana. p. 504-505.

²⁵⁶ SOLÀ, Àngels: *Aigua, indústria i fabricants a Manresa (1759-1860)* (2004). Manresa. Col·legi d'Enginyers industrials de Manresa. p. 240.

Entre el 1870 i el 1871 la societat Pons i Baulenes va construir una fàbrica-molí per a moldre blat i esclofollar arròs. Tals activitats ocupaven respectivament la part dreta i l'esquerra de la nau principal. Constava d'un pis elevat per complementar les tasques de neteja dels productes. Al costat esquerre de la nau hi havia magatzems coberts per guardar-hi la producció i la matèria primera. Tant els magatzems com la porta principal de la fàbrica era limítrofa amb la via del ferrocarril, i per la part del darrera es construï una casa per a la gestió del molí. Aquesta esdevindria la seu tortosina de la societat, des de la qual Baulenas realitzava les gestions i es portaven els comptes que havien d'enviar-se semestralment còpia a la seu barcelonina de la societat, controlada per la societat *Pons e hijos*.

FIGURA 7.5: Litografia de la fàbrica de José Pons. 1890.



FONT: AHCTE, Cartoteca. *Plano industrial y comercial de Tortosa. Reformado y adicionado por el arquitecto D. Victor Beltri y Roqueta.*

Malgrat que a l'escriptura de la constitució de la societat Pons i Baulenas es preveia una duració de 15 anys, Baulenas va decidir dissoldre la societat a finals del 1877. A l'escriptura es preveia que en el repartiment a parts iguals, amb l'obligació de Baulenas de quedar-se amb el patrimoni immoble, però donat que la vida de l'empresa no s'havia esgotat, la fàbrica restà sota la propietat de "José Pons e hijos" i retornaren en metàl·lic 32.500 pessetes a Cayetano en concepte de capital i la part que li pertocava dels

beneficis, exhaurint d'aquesta manera la hipoteca que restava en favor de José Pons pel préstec que li havia fet al seu soci al moment de constituir-se la societat.²⁵⁷

Sota el domini de la família Pons, es va acabar de construir la casa que ocupava 320 m² i s'amplià la potència instal·lada fins als 80 CV. A partir del 1881, José Pons i Enrich s'involucrà en la constitució del Banc de Tortosa, del qual en fou accionista i vocal i serà a través del mateix per on desenvoluparà futures inversions fins la seva mort al 1893.

Potser el tret més distintiu de la nova fase de gestió encapçalada pels Pons fou les operacions urbanístiques. La posició privilegiada del molí al límit meridional de l'eixample del Temple, l'impulsà a continuar adquirint solars adjacents als de la seva propietat al límit de l'eixample de Tortosa i projectant-hi un gran edifici d'habitatges i planta baixa habilitat per a locals comercials.²⁵⁸

La fàbrica la gestionava el menor dels seus fills, Lluís Gonzaga Pons, però a la mort del seu pare, l'hereu fou el seu germà Ignasi. Ignasi, conscient de la vinculació del seu germà amb la instal·lació de Tortosa, van decidir refundar la societat que havia creat el seu difunt pare, sota la raó social de Hijos de José Pons, pel que es reconeixia la implicació real del germà petit en els negocis de Tortosa. Finalment, un any més tard, l'hereu de José Pons morí i el seu germà Lluís adquirí els drets de totes les inversions dels Pons a Tortosa..

Foren suficients deu anys de presència de la família Pons a Tortosa per involucrar-se en l'entramat econòmic que regiria l'actualitat de la ciutat les dues últimes dècades de la província.

En allò que respecta a la l'activitat urbanística, el cert és que José Pons utilitzà a diversos dels seus socis com a homes de palla per intervenir en les subhastes dels solars contigus a la seva fàbrica, en ple eixample del Temple. Es tractava de nou solars que ja havien estat subhastats i adjudicats al 1874, però que entraren en fallida degut a que els licitants, concretament, José Simpsí, Francisco Balagué i Antonio Baró no pagaren les

²⁵⁷ AHCTE, fons notarial. Felip Tallada, 31/10/1877

²⁵⁸ Sobre aquesta qüestió, hi ha notícies sobre apropiació il·licita per part de José Pons, segons una editorial del diari La Verdad (21/1/1883), propietat de Teodoro González i que encetà una campanya de calumnies i desprestigi contra José Pons i per extensió de la gestió del Banc de Tortosa.

successives lletres a la Direcció General de Propietats. En conseqüència, aquests solars es tornaren a posar en pública subhasta a l'octubre del 1887, i a la qual assistiren fins a 6 licitants que adquiriren els solars per cedir-los a la raó social *José Pons e hijos*. D'aquests, dos eren de Barcelona, Antonio Serra i Pablo Pomades i els 4 restants de Tortosa: Manuel Estrany (fill de Dolores de la Helguera, ex-propietària del molí hidràulic del castell d'Amposta), Cristobal Nicolau, José Nicolau i Juan Domingo, tots comercians. Lluís Gonzaga Pons i Enrich, com a representant de la societat fundada pel seu pare pagà al comptat 12.742 pessetes per 716,47 m² d'eixample tortosí²⁵⁹, a més a més d'altres possessions que havia comprat el seu pare en nom de la societat *José Pons e hijos*. Tot seguit enumerem les possessions que va inventariar els germans Pons després de la mort del seu pare:

TAULA 7.12: Propietat immobiliària a Tortosa reconeguda per l'inventari de la Societat José Pons e Hijos. 1893.

PROPIETAT IMMOBILIÀRIA	Valor (pts.)	Any d'adquisició
Fàbrica, magatzems i casa a l'eixample del Temple, tot construït per la societat Pons i Baulenes.	-	1870
6 solars units a l'arreal de Sant Joan (Sant Llàtzer, Tortosa) adquirits per compra a Pedro Falcó i Olesa per la societat José Pons e hijos.	1.950	1880
Casa al C/ d'En Carbó, 6-8. Magatzem i tenda. Comprat a José Zaragoza per la societat <i>José Pons e hijos</i> .	5.600	1882
Finca d'olivera i garrofer a Sant Llàtzer (Tortosa). Comprat a José Zaragoza per la societat <i>José Pons e hijos</i> .	2.142	1882
Hort a Sant Llàtzer (Tortosa) limítrof al ferrocarril. Comprat a Francisco Espuny per la societat <i>José Pons e hijos</i> .	681	1883
9 solars a l'eixample del Temple, adquirits a la desamortització.	12.742	1887
1 solar a l'eixample del Temple adquirit a la desamortització.	2.200	1890
TOTAL	25.315	

FONT: AHPB, notari Miguel Martí i Beya 1356/vol 32; p. 2.312. Elaboració pròpia.

Aquesta taula posa de manifest que la orientació que emprengué la família Pons a Tortosa estava lligada a l'especulació urbanística. La família Pons aterrà a Tortosa a partir dels interessos generats per la posada en producció d'arròs de l'Illa de Buda i la necessitat de processar-ne la collita. No obstant, a l'inventari ja no apareix l'Illa (ni com a patrimoni personal, ni com de la societat), cosa que indica que la fàbrica seguí funcionant com a indústria de referència en allò que respecta a esclafar l'arròs independentment de la producció arrosiera pròpia. Els fracassos galopants de les

²⁵⁹ AHT. Fons notarial. Notari Folch, 6/4/1888. Top 1425.

fàbriques mogudes per energia hidràulica posaven a la fàbrica dels Pons en una situació cada cop més dominant al mercat. Aquesta posició privilegiada, lligada a una solvència financera estable, impulsà als Pons a emprendre les iniciatives de compra de solars, gràcies a la fallida dels compradors dels anys 70. Les operacions de Pons sobre l'eixample urbà seràn analitzades en el capítol sobre l'eixample tortosí.

Pons fou el protagonista de la desamortització de l'Eixample del Temple als anys 80 i 90, cosa que no s'entén sense un entramat d'aliances i interessos amb la burgesia local, econòmicament molt és dèbil i que es sentia còmoda sota el paraigua d'una família de primera línia entre la burgesia industrial catalana. D'altres ho veuran com una amenaça i combatran ideològicament tot allò que no és autòcton.

10.3. Una reurbanització de la indústria?

Al llarg dels epígrafs precedents hem abordat la situació industrial urbana focalitzant-nos en dos sectors concrets, el metal·lúrgic i el fariner. Els hem contextualitzat en la trajectòria global dels seu sector i les conjuntures de tipus econòmic en les que es desenvoluparen, i hem conclòs que durant els anys 60 i 70 del s. XIX aparegueren els factors propicis per a que aquests sectors industrials es consolidessin en el context urbà amb un impacte i presència que no havíem denotat des dels últims anys del s. XVIII quan les manufactures tradicionals encara jugaven un rol important a l'espai intramurs.²⁶⁰

Tanmateix, aquest anàlisi no deixa de ser una aproximació a dos sectors industrials que podrien ser dues excepcions si hom ho posiciona davant la globalitat de l'economia regional. Per determinar si la situació descrita respon a una dinàmica que va més enllà de les farineres i la metal·lúrgia, cal fer una mínima aproximació descriptiva i, en la mesura del possible, quantitativa a la globalitat de les activitats industrials ubicades en el context urbà, i com aquests han evolucionat al llarg del s. XIX. D'aquesta manera veurem les dinàmiques d'evolució, involució i de creació de noves activitats amb les

²⁶⁰ Aquesta tendència, la hem pogut resseguir fins a mitjans del segle XIX, quan Madoz ens mostra la riquesa imposable agropecuària, territorial i urbana, per un costat, i la industrial i comercial, per altra. Tortosa registrava uns valors que assignaven un 63,6% de la riquesa en la primera categoria, i un 36,4% sobre la segona. *Diccionario* de Pascual Madoz, vol. XV; p. 47.

que valorarem l'evolució del sector secundari en el seu conjunt, de manera sincrònica a l'evolució dels sectors analitzats en detall.

Per fer-ho, hem elaborat un quadre on agrupo les activitats industrials per sectors, homogeneïtzo la nomenclatura i identifico i quantifico aquestes activitats en funció de si apareixen ressenyades en les múltiples fonts consultades de diferents cronologies. Hem utilitzat censos industrials i anuaris publicitaris i descripcions topogràfiques que ofereixen una nivell variable de detall, però que, ara per ara, són les úniques fonts localitzades que ens permeten portar a terme l'exercici proposat

TAULA 7.13: Projectió cronològica i nombre dels sectors industrials en actiu a la ciutat de Tortosa (1808-1900)

Sector industrial i especialitat			1808	1828	1839	1849	1862	1867	1875	1876	1886	1900
Sector agroalimentari	Farina de blat / Farina d'arròs	Hidràulica				•	□	□	3	□	•	4
		Vapor							2	3	•	2
	Pasta / Fideus							8	□	□	•	4
	Xocolata							4	□	3	□	6
	Aiguardent		6	•	•	•						1
	Regalèssia			•	•							
	Oli	Mòlta /Premsat				•	124		117	121	□	7
		Refinat							□	□	□	6
		Orujo /sulfur de carboni							□	□	•	5
	Conserves										□	1
Materials de construcció	Cereria		□			•						
	Esparteria / Cordelleria		□			•		4				
	Vidre					•						
	Ceràmica	Tradicional	2	•	•	•	□	2	6	•	□	□
		Vapor							□	•	□	5
	Ciment											4
	Quitrà		□	•	□	•	□	□	□	□		
Béns de consum	Serraries						□	□	□	□	□	2
	Sabó		12	•	•	•	10	10	4	3	□	4
	Paper		1								•	3
	Impremta					□	□	2	□	□	□	5
	Mobles							1				
	Tinta											1
	Gas									1	•	1
	Electricitat											1
Maquinària	Naviliera		□	□	□	□	□	45				
	Carruatge		□	□	□	□	□	19	□	□	□	8
	Instruments musicals							2				
	Armeries					□	□	3	□	□	□	□
	Metal·lúrgia	Foneries						2	□	□	•	□
		Màquines de vapor									•	8

la seva magnitud, gaudint tots ells de la categoria de fàbriques tal i com eren enteses aquestes ja a l'últim terç del segle.

En segon lloc, caldria observar en atenció la persistència d'alguns sectors tradicionals que no arribaren a experimentar el salt qualitatiu propi del sector fariner o l'oleícola, però que aconseguiren sobreviure al llarg de tota la centúria, circumstància que nosaltres atribuïm al fet de respondre a necessitats de consum bàsic de la població i el fet d'abastir-se de primeres matèries del territori i vendre igualment els seus productes al mercat de proximitat. Aquests sectors serien els del sabó, que consumeix la sosa del territori, l'adoberia, que tradicionalment s'ha subministrat de les pells de l'escorxador de la ciutat o bé els constructors de carruatges. La única indústria que a més a més de subsistir durant els anys més difícils del s. XIX, experimentà a més una modernització del procés productiu fou el sector ceràmic, el qual fins i tot adoptà la tecnologia del vapor i encara avui, les seves xemeneies, constitueixen part del paisatge industrial de la ciutat.²⁶¹

Altres sectors industrials tradicionals, però, no foren capaços de subsistir, especialment degut a que eren sectors que en altres indrets havien experimentat els efectes de la industrialització i que arribaven al mercat local amb molta més varietat i amb preus més competitius. L'efecte similar al que ja s'ha exposat amb la fabricació de teixits de seda, però en un context on els gremis ja no tenien en cap cas la força d'antuvi. El mateix succeïa amb la producció de regalèssia, la qual antigament es fermentava i s'extreia licor, de la mateixa manera que es fabricava aiguardent a partir del vi. Aquests dos sectors acabaren per desaparèixer davant la força vitivinícola procedent del Camp de Tarragona i les comarques septentrionals de l'antic corregiment, especialment la Terra Alta, la qual seguia vinculada amb Tortosa en allò referent a l'espai de mercat, o bé la producció del Maestrat, força important des del s. XVIII.

No obstant, entre els sectors industrials amb més trajectòria i projecció a la regió que va trobar un final pràcticament súbit fou el sector navilier. Lligat aquest amb la navegació fluvial i marítima, el progressiu debilitament de la navegació i sobretot el

²⁶¹ La bòbila Anguera està catalogada amb el número 27 a la categoria de bòbiles i rajoleries dels 150 Elements del Patrimoni Industrial Català, creat l'any 1999 pel Museu de la Ciència i la Tècnica de Catalunya i ampliat al juny del 2009. <http://mnactec.cat/blog/patrimoni-industrial/150elements/> (consultat 28/10/2014) i <http://mnactec.cat/blog/patrimoni-industrial/150elements/bobiles-i-rajoleries/27-bobila-anguera-tortosa/> (consultat 28/10/2014).

desmantellament del camp dels Titets, espai on tradicionalment estaven ubicades les drassanes de la ciutat, arran de la construcció del parc municipal, acabà amb el que potser era el sector industrial més potent que heretava la ciutat des de l'antic règim i que mai havia abandonat l'àmbit estrictament urbà degut a l'imperatiu d'ubicar-se a la riba fluvial. A més, amb ell, també entrà en decadència el sector de fabricació de quitrà i trementina, amb el que s'impermeabilitzava els cascs dels bucs. Cal dir, però, que aquest sector va sobreviure més temps gràcies a la protecció i al mercat garantitzat per la venda d'aquest producte a la marina.²⁶²

Per últim cal assenyalar els nous sectors industrials sorgits a la segona meitat del s. XIX, de manera simultània a la tecnificació de la indústria farinera o de la moltura i processat de l'oli, o bé l'aparició de la metal·lúrgia. Són bàsicament indústries agroalimentàries que es nodreixen de la consolidació dels nous cultius del territori i tenen la seva raó de ser a una demanda majoritàriament exterior. Ens referim al sector de les sèmols i la pasta o la indústria conservera i la xocolata. L'arribada del ferrocarril i la demanda creixent d'aliments procedent de les grans aglomeracions urbanes com Barcelona o València afavorí la introducció d'aquests sectors industrials. Per altra banda, destaca l'aparició del sector cimiter i el ceràmic, sectors molt vinculats a la construcció i que s'emmarca en el context d'expansió urbana i d'edificació de l'eixample de la ciutat i el dels altres indrets. I finalment, lligats a la modernització dels serveis de la ciutat, s'introduí la fàbrica de gas i les primeres plantes de producció d'electricitat per abastir la demanda local d'energia, no només demandada per la indústria i els comerços, sinó també per les noves característiques dels habitatges dels eixamples de la ciutat. L'electrificació de Tortosa fou un dels fenòmens més importants de principis del s. XX i estarà lligat amb la reutilització dels salts d'aigua de les rescloses de l'assut de Xerta i de les antigues indústries papereres d'Alfara de Carles.

Amb tot això, podem concloure que la reindustrialització del context urbà al Baix Ebre durant la segona meitat del s. XIX fou un procés que sobrepassà els dos sectors abans estudiats en profunditat i que responia a un cúmul de circumstàncies de mercat i de disponibilitat de recursos econòmics, tant endògenes com exògenes al territori, i que es caracteritzà per tres trajectòries diferents: A) l'extinció de sectors tradicionals davant la

²⁶² Disposem d'un breu informe sobre aquest sector arran de l'interès generat per la Cambra Agrària de Tarragona. AHT, fons Cambra Agrària. Carpeta 201.

seva substitució per importacions. B) La transformació d'algunes activitats tradicionals cap a un model de producció fabril, fet que en garantí la seva supervivència. I, per últim, l'aparició de nous sectors industrials amb una clara vocació exportadora i que ja s'iniciaren amb uns models de producció moderns. Aquestes transformacions deixaren un balanç positiu en quant a diversitat industrial, malgrat la desaparició de les belles manufactures i indústries.

10.4. Discussió del capítol.

Al llarg del present capítol s'han abordat en detall l'evolució de dos sectors industrials nous apareguts durant la segona meitat del s. XIX, i s'ha elaborat i una perspectiva cronològica general sobre les indústries existents en el context urbà al llarg de la centúria. La hipòtesi de partida era que al llarg de la segona meitat del s. XIX, la conjuntura alcista general propiciada per la recuperació de les postguerres carlines, l'arribada d'inversions en infraestructura i el creixement de la població propiciaren un retorn de les activitats del sector secundari en el context urbà, espai que havien pràcticament abandonat o havien directament desaparegut arran dels estralls i la fuga de capitals durant els conflictes bèl·lics de la primera meitat de la centúria.

El contrast d'aquesta hipòtesi ha passat per realitzar, en primer lloc, una aproximació endògena a dos sectors industrials relacionats entre si, com eren el sector metal·lúrgic i el sector fariner entre el 1860 i 1880, i sobre alguns exemples hem abordat diferents condicionants de tipus social i financer:

PERFILS INVERSORS. En aquest període, en les activitats documentades que comportaven inversió de capital destinat a la indústria responia a dos perfils bàsics: la continuació del model d'empresa familiar però que troba el context favorable per, o bé reconvertir la línia de negoci vers a quelcom totalment diferent, o bé transformar el negoci familiar, actualitzant-lo i ampliant les instal·lacions. El primer cas respondria al perfil dels Cachot, que passaren de ser una família dedicada al transport fluvial, a muntar una fàbrica de farines donat que la línia de negoci tradicional s'estava extingint. I el segon cas estaria exemplificat per la família Sales, que viraren el taller de manyà i ferrer del seu pare vers una foneria preparada per elaborar peces metàl·liques i maquinària.

SOCIETATS I ATRACCIÓ D'INVERSIONS. D'entre els casos d'empreses industrials observats, les que gaudiren d'una major resistència a les diferents dificultats amb que es toparen al llarg de la seva trajectòria foren les que tenien forma de societats col·lectives. No eren societats anònimes, però sí de titularitat compartida i amb repartiment a parts iguals de riscos i beneficis. L'aportació de capital, però, podia donar-se de diferents maneres, ja fos que uns socis aportaven diners i altres treball o maquinària. En un principi, aquesta propietat col·lectiva s'entrellaçava amb les relacions familiars, però poc a poc, la dinàmica de compra i venda de parts d'empresa acabà per aproximar a altres col·lectius: a l'oligarquia terratinent, que oferia recursos financers a les empreses, i posteriorment a inversors de fora la regió, especialment de Barcelona, que mostraven interès per invertir quantitats, per a ells, irrisòries, però que podien resultar interessants donades les expectatives de creixement d'un sector agroalimentari orientat cap a l'exportació. A més a més, en el cas de les inversions de José Pons i Enrich, la inversió superava l'interés per la indústria i s'emmarcava en operacions de caràcter urbanístic i especulador amb els terrenys de l'eixample de la ciutat.

LES BOTIGUES TÈXTILS COM A FOCUS DE CAPITAL INVERSOR. A mitjans del s. XIX i durant la segona meitat del s. XIX, obrir una tenda de tèxtil oferia garanties d'èxit. El teixit de cotó era una mercaderia d'alt valor afegit, que ocupava un espai reduït i que aprofitava la situació central de Tortosa, com a mercat d'un extens territori per fer arribar aquest producte a tota la regió meridional de Catalunya, a més del Maestrat i el Baix Aragó. Cal posar èmfasi que Tortosa era el mercat agrícola i el punt d'accés a béns de consum gairebé inaccessibles fins a Reus i Tarragona pel nord i fins Castelló pel sud. L'èxit del mercat explica que apareguin, segons *El indicador de España* del 1867, fins a 21 establiments relacionats amb la venda al detall i l'engròs de tèxtil. La competència es mantenia gràcies a una complexa trama de relacions familiars molt ben estructurades, on les filles eren emprades com a ancoratge de relacions de confiança, i fins i tot, alguns capítols matrimonials constituïen protocols de creació d'empreses conjuntes i d'associació de capitals. Exemples com el de la família Baulenes són especialment il·lustratius de tot plegat.

FAMÍLIA, SISTEMA HEREDITARI I EMPRESA. El sistema hereditari tradicional tortosí, per la seva naturalesa disgregadora del patrimoni, produïa un efecte cíclic sobre

les inversions. Els drets dels múltiples fills sobre parts d'un mateix patrimoni, obligava sovint a realitzar una forta despesa inicial per part del membre més actiu de la família, comercialment o industrial, per recobrar el control total sobre l'activitat econòmica, tal i com ho havia fet des de que hi participava junt amb el seu pare, però aquest cop en qualitat de propietari absolut. Dit d'una altra manera, havia de comprar les parts dels seus germans, cosins o nebots per disposar del seu espai de treball de tota la vida. Igualment, a l'hora de hipotecar el patrimoni, la propietat múltiple exercia un seguit de restriccions que limitaven l'accés al crèdit hipotecari.

Cada fill exercia una funció. Uns, especialment en aquelles famílies procedents de Barcelona, com els Baulenas, suplantaven al seu pare tot mantenint viva la relació amb Barcelona i assegurar les millors condicions de subministrament i importació. Aquest solia ser el primogènit, ja que era el qui assumia el paper del seu pare com a nexa amb la regió d'origen. D'altres inicien una via eminentment patrimonialista. A falta d'institucions financeres capaces d'atreure capitals i oferir vies d'inversió ràpida, la terra continuava exercint el seu paper com a fixador de capital. Les ràpides transformacions que s'estaven produint en l'àmbit agrari feien que invertir en terra, no només resultés segur, sinó també rendible. Moltes de les explotacions agràries modernitzades s'inicien com a inversió de capital comercial, més que no pas com a una propietat heretada del patrimoni familiar. A més, sobre aquesta terra, s'articulava la política financera i creditícia. El règim hipotecari oferia garanties com per acceptar com a aval una finca, per allunyada que estigués de Tortosa. La inversió en terra, a més, fou el mecanisme bàsic per a la liberalització dels règims de propietat. Moltes de les adquisicions que realitzà la burgesia comercial i industrial passava per la transformació de antics contractes de tipus emfitèutic a nous models de propietat absoluta mitjançant la redempció sistemàtica de censos i la imposició de contractes d'arrendament.

Els altres fills (els fills segons, tercers, etc.) esdevenien els gestors dels negocis. Aquests, com a fills segons que solien ser, rebien la tenda com a legítima, i majoritàriament eren els subjectes dels enllaços matrimonials amb terceres famílies. La seva disponibilitat de capital en efectiu els feia especialment propicis per invertir en iniciatives industrials i comercials. Seran ells els qui participaran amb inversions de caràcter més arriscat i heterogeni. Seran, generalment, inversions entre pocs socis, que no impliquen una gran despesa i que puguin generar rendiments moderats però continus.

En aquest cas, la fàbrica de Pons i Baulenas en resultà una excepció per les seves proporcions, però hi ha altres casos com les explotacions extractives o les fàbriques de farina, per les seves dimensions, són exemples més adients.

El context descrit amalgama el que podrien ser les realitats de dues generacions nascudes a principis de la centúria i els seus fills, l'abundant generació sorgida de l'empenta reproductiva de la fi de la primera Guerra Carlina. És sobretot la generació d'aquests fills els que participen de l'expansió econòmica sorgida de l'impuls demogràfic i l'expansió agrària.

Aquest model de desvetllament econòmic descrit durant mitjans del s. XIX, perfilat a través d'alguns estudis de cas, podem identificar-lo, amb matisos propis del desfasament cronològic amb el procés d'inversió de la segona meitat del set-cents que Vilar anomenà *la botiga* i que, en part, es projectà durant la primera meitat del s. XIX. Les inversions de capital extracomarcal establertes a Tortosa així ho donen a entendre. Es tracta dels últims reguitzells del model de diàspora mercantil catalana que, un cop superats els estralls bèl·lics dels primers 30 anys del s. XIX, s'incorporen a un mercat orfe del tèxtil valencià que havia conquerit el mercat tortosí durant les darreres dècades del s. XVIII. Per altra banda, la burgesia local irromp sota el mateix model i s'empelta amb el capital nouvingut, creant així una economia mestissa de base comercial i agrària que trobarà comoditat en les dinàmiques d'importació i exportació i que li costarà molt donar el salt cap al model fabril, cosa que sí que succeí amb la manufactura tèxtil a la Catalunya vella.

LA CONJUNTURA DE LA INVERSIÓ INDUSTRIAL. El període revolucionari, si bé havia afavorit l'existència d'una legislació de caràcter liberal, també cal dir que el comerç és un sector especialment sensible a la inestabilitat. Si no hi ha seguretat, els capitals no circulen, els tipus d'interès esdevenen elevats i molts negocis, incapaços de respondre a les exigències dels seus passius, entren en crisi i desapareixen. D'altres, s'anticiparen a la crisi i donaren el salt a la indústria. Als anys 70 irrompen els molins fariners, el refinatge de l'oli i les primeres metal·lúrgies arran de la demanda agrària, constructora i industrial interna. També ho faran les fàbriques de pastes i xocolata, sectors nous i amb orientació d'exportació.

Els sectors fariners i els sectors metal·lúrgics anaren de la mà per dependència comercial i tecnològica, però l'autèntic motor de la seva aparició fou el rumb crític de les finances de la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre. Les seves dificultats experimentades arran de les dificultats per tirar endavant el negoci de la navegació fluvial a vapor provocà que aquesta empresa s'obrís a altres oportunitats de negoci, com ara el lloguer dels salts de regulació del cabal d'aigua. Aquesta possibilitat va atreure l'atenció dels sectors socials interessats amb invertir en un sector que requeria ja modernització, però que estava limitat pel factor font d'energia i els problemes derivats de la localització industrial.

Aparegueren models de molineries de tracció hidràulica i de tracció a vapor, constituïts sota models societaris diferents, però que respongueren als avantatges fiscals i a les demandes d'aquell producte. Amb més o menys dificultats, bona part d'aquelles iniciatives industrials sobrevisqueren fins entrat el s. XX gràcies a que, per primera vegada en la història industrial de la regió, foren empreses industrials que s'adaptaren a les noves tecnologies, i perseguiren captar la demanda existent a partir d'estratègies d'imitació de modes de producció, imitació de productes –substitució d'importacions- i finalment introduint, en alguns productes concrets, innovacions pròpies que els feren referents en la fabricació d'aquells productes a l'exterior. Coneixem bé, per exemple, l'èxit i l'exportació de la maquinària per a la mòlta de les olives fabricada a les fonderies de la ciutat. Part de l'èxit d'aquestes empreses, però, respon a una actitud oberta respecte a la introducció d'innovacions. Entre el taller de la família Sales i la foneria que organitzà el seu fill, cal situar el període en que aquest últim va treballar als tallers Alexander de la Barceloneta. Allí es va formar i després va introduir les tècniques i les maneres de fer apreses al seu propi negoci, les adaptà, i fent-ho generà una innovació que simultàniament es transmetia entre els seus treballadors.

CAPÍTOL 11: CONCLUSIONS DE LA PART III.

Sota el títol de “Les transformacions del s. XIX” s’han volgut plasmar diferents esdeveniments que, duts a la pràctica entre el 1850 i 1870, tingueren un fort impacte sobre la dèbil estructura econòmica amb la que Tortosa i la seva comarca havien superat els estralls de les dues primeres guerres civils del s. XIX.

Els esdeveniments són en tots els casos, onades d’inversió productiva, en alguns casos de capital públic, en altres de privat i en alguns d’impuls o iniciativa local, i d’altres de capital extracomarcal, però que tingueren en comú una gran influència de les institucions i l’oligarquia del territori en el seus processos d’execució i explotació. Aquests esdeveniments, ordenats per volum de capitals mobilitzats, foren la canalització de l’Ebre, per part de la Reial Companyia de Canalització de l’Ebre, la modernització del traçat viari, per part de la Diputació Provincial i els municipis, la construcció del tram de ferrocarril entre Vinaròs i l’Aldea (especialment el fragment del pas de l’Ebre) i finalment, l’onada d’inversió en instal·lacions industrials en l’espai urbà per part de burgia local i nouvinguda que no tenia precedents d’ençà el s. XVIII. Totes aquestes actuacions generaren una demanda agregada que estimulà tot el teixit econòmic de la regió i que, al seu darrer impulsaren un increment de la població, una millora de la producció agrària i una especialització regional que havia de contribuir a encuadrar el sud català en el gran sistema econòmic integrat de la Catalunya contemporània.

El context de crisi dels primers anys del s. XIX començà a canviar arran de l’impuls demogràfic que marcà la fi de la primera guerra carlina i els increments de producció agrària arran de l’extensió dels cultius, procés que es venia demorant des del s. XVIII. A aquesta reactivació econòmica seguí la voluntat de les autoritats de reestablir els focus tradicionals d’activitat econòmica que, com s’ha vist a la primera part, giraven al voltant de l’explotació del trànsit de mercaderies i la redistribució de les mateixes a través del mercat de la ciutat de Tortosa. Aquest objectiu depenia de la remodelació de les vies de comunicació i de l’adaptació de les mateixes als nous volums de mercaderies i als nous sistemes de transport de l’època: les carreteres, la navegació fluvial a vapor i, finalment, el ferrocarril Malgrat que la construcció fàctica de les noves infraestructures de transport es van concentrar majoritàriament a la dècada dels anys 60 del s. XIX, cal

dir que els tres casos estudiats presentaven antecedents que, tret del ferrocarril (per raons òbvies), es remuntaven, com a mínim, al s. XVIII, als plans de remodelació de les infraestructures ideats pels governs il·lustrats. Tanmateix, la inexistència dels recursos econòmics necessaris per a la seva realització, feien impossible que es portessin a terme, especialment a les Terres de l'Ebre, on el factor orogràfic o natural juga un paper tant determinant.

En el cas de la xarxa viària, tant regional com interregional, presentava poques oportunitats de variació que poguessin economitjar la seva reforma o construcció de vellnou. Els traçats eren i havien de continuar sent els existents fins aleshores doncs la nova distribució poblacional s'havia realitzat seguint els eixos de comunicació prèviament existents. I, en el cas de la navegació fluvial, la canalització de l'Ebre i l'habilitació del sistema de rescloses per a la navegació requerien d'un volum d'inversió i perspectives de negoci garantit que fins a mitjans s. XIX no varen existir.

Els problemes de finançament quedaren ben definits en les carreteres. El model tradicional de costejar la construcció viària era l'autofinançament de l'obra. Un particular avançava els recursos per construir la infraestructura a canvi d'adquirir el dret de cobrar una sèrie de peatges pactats en les autoritats municipals durant el temps que es cregués necessari per recuperar la inversió i obtenir beneficis. Aquest sistema, que continuà vigent fins i tot per als plans de viaris projectats per la Junta de carreteres de Catalunya, provocà un efecte darwinista on els territoris amb més comerç, no només tenien més inversors disposats a avançar els capitals, sinó que també gaudien d'una situació de menor risc per recuperar la inversió. Les zones més dinàmiques, doncs, milloraren abans les seves comunicacions terrestres que les més deprimides, augmentant així el seu avantatge competitiu. A partir d'aquesta premisa, hem pogut representar la progressiva conquesta de mercat de Reus, amb la construcció de la carretera d'Alcolea del Pinar. Aquesta dinàmica es refrenar a partir del moment que els Plans de Carreteres començaren a formar part dels pressupostos de l'estat. La importància estratègica de les comunicacions en determinaria la seva realització, però no pas la seva prioritat en construir-les, ja que la categorització de la xarxa de carreteres i la priorització de les mateixes passaria, en molts casos, pel pes específic de les contribucions de cada territori. Únicament els plans de compensació pressupostària ideat per la Diputació de Tarragona i els plans específics de carreteres de tercer ordre aconseguiren que la construcció de la xarxa capil·lar de carreteres es dugués a terme. La política de

priorització de les carreteres de primer i segon ordre per sobre les de tercer resultaren ser estratègicament poc encertades, ja que resultava més interessant facilitar i abaratir el transport regional entre el punt de producció i de primera redistribució, més que no pas el del transport interregional, que, almenys en allò referent a les Terres de l'Ebre, ja es feia per via fluvial i marítima.

La millora de la navegació fluvial i la introducció del ferrocarril no vindrien pas per la via de la inversió pública –almenys directament- sinó a través de la construcció privada en règim de concessió pública. L'habilitació del riu Ebre per a la navegació a gran escala era vista com una aposta de futur per al territori. A alçades dels anys 50 del s. XIX, la navegació fluvial a vapor era una realitat consolidada per a Europa i Amèrica, i era vista des de Tortosa com una bona oportunitat de realitzar, a la vegada, la llargament esperada canalització de l'Ebre per a la reconversió de les terres ermes de la plana deltaica en sòl hàbil per al cultiu intensiu, així com l'habilitació del traçat del riu per al transport d'un volum de mercaderies superior al realitzat fins aleshores amb els llaguts tradicionals. De manera gairebé paral·lela, la projecció del pla estatal de ferrocarrils de Subercase, anunciava la construcció d'una línia fèrria litoral mediterrània, que féu somiar a Tortosa en convertir-se en un el punt d'enllaç entre el trànsit de mercaderies que circulava des de l'interior de la península cap al litoral per l'Ebre i des d'allí, cap als grans centres industrials de consum situats a la costa a través del ferrocarril. La realitat que en resultà, però, fou força diferent.

Les obres de canalització i l'explotació de la navegació fluvial foren finalment concedides a la societat capitalista formada com a Real Compañía de Canalización y Riegos del Ebro. La realització d'aquestes tingué un cost superior a l'esperat, els costos de manteniment de la infraestructura feia preveure un raig de despeses constant i, malgrat tot, no podien cobrar la subvenció reconeguda per la llei de concessió fins que no s'habilités la superfície irrigable, ja que cobrarien a tant l'hectàrea. Les obres deixaren a la companyia totalment descapitalitzada i incapacitada per fer front a les seves obligacions, i, ni molt menys repartir dividends als seus accionistes. L'empresa va haver de ser rescatada per la banca francesa dels Pereire, i es va haver d'externalitzar el servei de navegació a vapor a una empresa naviliera barcelonina (sector aleshores en auge) anomenada *Compañía de transportes por el Ebro*, coneguda, però, com Mata i Ferran.

Aquests adquiriren els vaixells, el material de navegació i de dragatge de la Companyia i explotaren el monopoli de la navegació fluvial a vapor entre 1860 i 1864 mitjançant acords de tarifatge pel pas de les rescloses de l'Ebre. Mata i Ferran obtingué uns resultats nefastos i rebutjà la renovació del contracte. La companyia intentà reorientar el negoci oferint tarifatges especials per al transport de carbons de les explotacions del Baix Aragó, però la seva recaptació seguí sent insuficient. Finalment obrí les rescloses a qualsevol tipus de navegació fins que a finals dels anys 70 demanaren que el govern alliberés a la Companyia de l'obligació de garantir la navegabilitat per l'Ebre. Entre les causes del fracàs de la navegació a vapor es trobava el desequilibri entre els costos de manteniment i els beneficis d'explotació de la infraestructura, la impossibilitat de realitzar nòlits mínims que fessin el recorregut rentable (a diferència dels vaixells tradicionals, optimitzats per als volums de mercaderia que l'Ebre movia), la conjuntura depressiva de la navegació de cabotatge, molt castigada pels efectes de la crisi financera dels anys 60 del s. XIX, i finalment, la causa més important, el transvasament de mercaderies de la navegació a la línia de ferrocarril que unia Zaragoza i Barcelona.

Del vell somni logístic tortosí, només restà la navegació fluvial residual que comunicava Tortosa amb les comarques de la Terra Alta i la Ribera d'Ebre, i l'última oportunitat, el ferrocarril.

A diferència de la navegació fluvial, Tortosa no tenia una estació assegurada. Quan l'empresa concessionària projectà la línia fèrria entre València i Tarragona, per a cadascun dels trams amb que es dividí la línia, s'obriren processos de discussió amb les municipalitats que es varen veure afectades. Al tercer tram de la línia, Reus primer i Tortosa després encapçalaren els principals focus de pressió per a que les respectives ciutats foren contemplades com a punt de pas, davant d'un projecte inicial de construir el traçat el més pròxim possible a la línia de la costa. Reus no va poder doblegar la voluntat del constructor ni de la Diputació Provincial, molt influenciada per l'interès tarragoní i el debat sobre el traçat de la línia entre Tarragona i Barcelona. La voluntat de Tortosa, en canvi, va poder-se aïllar de la casuística ferroviària del Camp de Tarragona i es dedicà a negociar de tu a tu amb el govern i el concessionari de la línia AVT. La reactivació de les obres suposà el trasllat del debat sobre el traçat a Madrid, on l'ajuntament tortosí orquestrà tota una campanya de pressió política sobre tots els estaments amb capacitat de decisió sobre el traçat: les Corts, el Ministerio de Fomento (especialment la Junta Consultiva) i el Ministerio de Gobernación per tal que s'ubiqués

el pont sobre l'Ebre i l'estació als just a la base dels murs de la ciutat. La imposició de la voluntat tortosina sobre el traçat de la línia va ser aprovada definitivament uns dies abans de la Revolució de Setembre. Aquella victòria sobre un dels personatges més influents de l'època, el José de Campo, marcà profundament el model d'actuació política de les elits que ocupaven el consistori tortosí, com es veurà a la tercera part del present treball. L'oligarquia tortosina, buscarà sempre, doncs, el contacte directe amb Madrid sense tenir en compte els canals estipulats per la jerarquia administrativa de l'estat. El resultat fou satisfactori per Tortosa, la qual va trobar amb la seva estació de segon ordre a peu de mur, no només un pol d'atracció del seu mercat, sinó també el primer pas fàctic per aconseguir les millores de caràcter urbanístic que tant requeria el vell casc urbà de la ciutat, empresonat pel seu cinturó emmurallat.

Així doncs, a finals de la dècada dels anys 60, i a les portes de la Revolució de Setembre, Tortosa estava immersa en una situació transicional en allò que fa a les innovacions d'infraestructura i d'interacció amb l'estat modern en fases de consolidació. La comarca del Baix Ebre, entre 1850 i 1870 va rebre l'impacte d'inversió de capital extern al territori com mai abans havia aparegut: construcció de carreteres, canalització de l'Ebre i la inauguració del pont i l'estació del ferrocarril. Tot plegat generà una demanda agregada i unes oportunitats de negoci que es sumaren a les conseqüències de l'extensió agrària, tant de les planes interiors del Baix Ebre i Montsià com de la introducció de l'arròs al delta de l'Ebre.

Amb tot plegat, aparegueren dos sectors industrials nous manera simultània, un sector metal·lúrgic i un sector fariner renovats i oberts a les innovacions tecnològiques i noves estructures societàries. La indústria, a partir de la dècada dels anys 60 es reimplantarà a la ciutat i la seva perifèria més immediata, gràcies al nou impuls inversor provinent de dins i fora del territori. El finançament endogen irromp bàsicament dels col·lectius de la menestralia urbana, patrons de vaixells, venedors de roba, als que s'afegiren inversors nouvinguts al territori. Tant uns com els altres tenien dipòsits d'estalvi importants derivats de les seves activitats professionals amb auge d'ençà les dècades immediatament anteriors. L'activitat logística s'havia reactivat d'ençà els finals de les guerres i els patrons de vela tradicional havien demostrat ser més eficients que no pas la temptativa de navegació a vapor. Per altra banda, el fort desenvolupament de la indústria tèxtil de la Catalunya oriental afavorí l'obertura de botigues de roba de cotó en aquelles ciutats considerades punts de mercat i concentració dels intercanvis com

Tortosa. Antiga menestralia tortosina que reconvertí la seva activitat i juntament amb altres famílies d'altres punts de Catalunya, obriren botigues de roba, tot compaginant aquesta activitat amb l'oferta de crèdit agrari o la compravenda de terra. Finalment, part de l'oligarquia terratinent també s'interessà per invertir en sectors industrials del seu interès, sobretot aquells que tenien propietats amb explotacions d'arròs i que veien en la molta d'aquest producte un sector estratègic. Així mateix, antics ferrers i quincallers obriren petits tallers mecànics dedicats a la reparació, primer, però que seguint la dinàmica de desenvolupament pròpia de la substitució d'importacions, acabaren per regentar tallers metal·lúrgics on, a més de maquinària agrícola, es fabricaren bombes i màquines per fer funcionar instal·lacions industrials hidromecàniques i de vapor.

Els nous molins fariners moguts per energia hidromecànica aprofitaren l'oportunitat que brindà la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre per aprofitar els punts de regulació del cabal del canal. Allí inversos individuals, com la família Cachot, o bé societats capitalistes com el molí de Piñol construïren molins de planta vertical moguts per turbina hidràulica. D'altres com, la fàbrica de Pons i Baulenas o Masoni apostaren pel motor a vapor. Tots els casos estudiats han demostrat que les empreses de capital societatari manifestaren un grau de supervivència superior a les que depenien d'una sola família, ja que periòdicament aquelles instal·lacions industrials foren hipotecades arran dels problemes de liquiditat dels seus propietaris. Tanmateix, i seguint la mateixa tònica que succeïa en les fàbriques de paper d'Alfara coetànies, aquelles fàbriques acabaren en mans dels prestamistes dels primers propietaris, o bé en execucions judicials i posterior subhasta pública. Tanmateix, tret del cas del molí de Mazoni, totes les instal·lacions foren adquirides per algun inversor que en continuà l'activitat i que no deixaren de funcionar fins ben entrat el s. XX. El model de d'indústria agroalimentària i la mecanització de l'agricultura foren els fonaments del model econòmic amb que s'entraria al s. XX.

PART IV:

LA TRANSFORMACIÓ URBANÍSTICA DE TORTOSA AL SEGLE XIX.

CAPÍTOL 12: PRESENTACIÓ I FONTS EMPRADES PER A L'ELABORACIÓ DE LA PART IV

Al llarg dels anteriors capítols hem pogut resseguir una sèrie de transformacions tant de tipus econòmic i industrial com de millora de les infraestructures durant el segle XIX que canviaren per complet la semblança de l'extrem sud de Catalunya. Els pobles havien crescut, durant aquella centúria s'havien introduït nous cultius com l'arròs i s'havien estès cultius tradicionals al mateix ritme que es colonitzaven les planes interiors del Baix Ebre i el Montsià. La Guerra del Francès i la Primera Guerra Carlina deixaren al seu darrera un impuls demogràfic que s'havia fet esperar d'ençà el s. XVIII, però que acabà arribant i marcà el límit l'estructura urbana medieval i moderna. En aquest context, es planteja l'últim dels capítols del present treball: la gestació de l'eixample urbà de la ciutat de Tortosa, això és, la relació i interrelació d'actuacions de diferents actors socials, impulsats per les demandes de la població per créixer i adaptar la ciutat a les noves realitats que s'havien imposat al llarg dels últims anys.

La pràcticament inexistència d'estudis previs que aprofundissin en les transformacions urbanístiques de la Tortosa del s. XIX, ha fet que l'estructura del capítol anés determinada sobretot per la informació que es podia recollir per a cadascuna de les fases evolutives de l'eixample, les quals, tanmateix, no s'han pogut determinar fins al final.

La font bàsica del present treball ha estat els acords municipals de Tortosa de l'Arxiu Històric Comarcal de les Terres de l'Ebre (AHCTE), donat que suposen un reflex de les iniciatives de l'Ajuntament. Hi apareixen, igualment, les respostes que reben a les instàncies elevades a les diferents autoritats civils o militars i, en conseqüència, permeten suplir les sèries de correspondència que, o bé s'han perdut, o bé no han estat sistematitzades per tema o ordre cronològic. Així mateix, els acords també han estat la font bàsica de reconeixement de les diferents personalitats, així com dels respectius càrrecs o ocupacions.

En segon lloc, quant a documentació referent a la gestió, cal destacar algunes referències creuades a l'afer urbanístic procedent dels expedients del ferrocarril, documentació que, per altra banda ha estat la font bàsica de l'estudi del procés per

aconseguir l'estació al costat de Tortosa de la línia AVT. Aquesta font, malgrat les seves escasses referències a l'eixample urbà, ens ha estat adequada per ubicar l'enllaç dels dos processos i avaluar en quina mesura, la praxis emprada per l'ajuntament amb l'afer ferroviari ja no va servir pas amb la construcció de l'eixample.

En tercer lloc, també a l'AHCTE es troben els expedients de la sèrie d'urbanisme i obres públiques de l'Ajuntament. Allí s'hi poden trobar els lligalls amb els diferents projectes de canalització de barrancs, projectes d'eixample i els pressupostos que acompanyaven algunes de les iniciatives urbanístiques.

Especialment útil ha estat el fons dels Expedients d'Hisenda de l'Arxiu Històric de Tarragona (AHT), on s'ha conservat la memòria de la parcel·lació realitzada arran de venda dels terrenys des de la hisenda militar a la hisenda civil, així com els preus de venda i la valoració dels mateixos ja parcel·lats com a terreny urbà. Gràcies a aquesta memòria, s'han pogut realitzar estadístiques i figures que representen visualment els preus de les illes de cases dels eixamples de la ciutat. Acompanyat d'aquest expedient, també hi ha croquis del projecte de Sebastià Cabot que no s'havia conservat als expedients de l'arxiu de Tortosa.

Al mateix arxiu, al fons de Volumes d'Hisenda, hi resta el registre de les subhastes realitzades durant la dècada del 1870 i que ens ha ofert informació sobre el número de vendes dels solars parcel·lats per hisenda, així com el nom dels respectius compradors. Malauradament, la numeració de les parcel·les no correspon al realitzat per Sebastià Cabot, pel que no s'ha pogut creuar la informació i establir estadístiques sobre increments de preu entre el valor de taxació i els de venda en subhasta.

En quart lloc destaca el fons de la Comandància d'Enginyers de l'Exèrcit de Barcelona, conservat a l'Arxiu Històric de la Corona d'Aragó (ACA). Allí hi ha classificat per expedients les iniciatives d'eixample de la ciutat que havien de passar per la seva supervisió. Així, s'hi troba el projecte d'eixample tancat del Cap de Pont de l'any 1845, l'expedient de la petició d'eixample de Manuel Maria de Córdoba al 1860 i l'expedient de deliberació sobre la consideració de Tortosa com a plaça forta, un cop acabada la Tercera Guerra Carlina.

Pel que fa a la documentació d'origen estatal, s'ha consultat el fons de la Direcció d'Obres Públiques del Ministeri de Foment, a l'Archivo Historico Nacional (AHN), a Madrid, on s'hi conserven els esborranys de les actes de la Junta Consultiva, des d'on es deliberava i avaluava els projectes d'eixample. D'aquest mateix organisme, en destaca el fons ubicat al Archivo General de la Administración (AGA) a Alcalá de Henares. Curiosament, la documentació del cas tortosí es troba al fons *Educación* d'aquest arxiu, encara que la documentació que conserva correspon als expedients interns del Ministerio de Gobernación i al Ministerio de Fomento. Aquesta documentació explora el mapa de tramitació dels expedients urbanístics i, per sobre de tot, conserva els expedients complets dels projectes d'eixample del 1873 i 1879, inclosos plànols i croquis, tant dels eixamples del barri del Temple, com de Remolis i el Rastre, que no havíem localitzat entre la documentació municipal.

Finalment, novament a Barcelona, hi ha l'Arxiu del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya (ACoAC), que conserven una important col·lecció cartogràfica en format microfilm de diferents èpoques i que seran emprades com a base de la descripció de l'entramat emmurallat de la ciutat i la distribució de les illes de cases de l'eixample. Cal dir, però, que respecte la cartografia, no incloïa cap projecte d'eixample tret del primitiu eixample tancat del 1845.

Pel que fa al tractament de les dades, cal dir, que el plànol del projecte d'illes de cases localitzats als expedients d'hisenda de l'AHT, ha estat digitalitzat i vectoritzat el perfil, la distribució dels carrers i de les illes de cases mitjançant el programari *AutoCAD*. Amb això s'ha extret un model vectoritzat de l'eixample que s'ha pogut emprar per pintar-lo i aplicar-hi amb degradats cromàtics els resultats de les estadístiques calculades amb fulls de càlcul. De manera similar, s'ha emprat programa GIS Garmin Basecamp amb la base cartogràfica rutejable Topohispània (basat amb catografia del IGN) per tal de crear polígons geolocalitzats amb els que s'han dibuixat els diferents barris, a partir de les llistes de carrers que cadascun d'ells integrava. S'obre aquests polígons s'ha representat, per barris, la pressió demogràfica per metre quadrat que hi havia en els anys immediatament anteriors a la realització de l'eixample urbà.

Amb això s'ha aconseguit una lectura més visual dels sectors més cars i més barats dels diferents eixamples.

CAPÍTOL 13: LA GESTACIÓ DE L'EIXAMPLE URBÀ DE TORTOSA (1840-1886)

13.1. Introducció. L'urbanisme i canvi històric.

El creixement d'una ciutat, l'enderroc de les muralles i la construcció de nous barris són actuacions el suficientment complexes com per explicar gran part de les realitats socioeconòmiques, polítiques i ideològiques que estaven incertes en la societat de la segona meitat del s. XIX. L'elecció de l'urbanisme com a eix vertebrador del present capítol, també ens marcarà la pauta a l'hora de delimitar les coordenades d'espai i temps de la investigació.

S'entén per història urbana la realització d'un estudi causal de tot allò ocorregut a la realitat d'una determinada ciutat que tingui relació amb els processos i desenvolupament de la mateixa i dels seus diferents àmbits espacials.²⁶² Així mateix, s'entén també com l'estudi de les relacions que manté la ciutat amb el territori on es troba, i com la història general influeix sobre aquest receptacle espacial i hi interacciona. Jane Jacobs reivindicava la centralitat del fenomen urbà com a motor de canvi i transformació dels models d'organització del treball, però, de la mateixa manera, aquesta concepció es pot transportar al camp dels models d'organització social i política.²⁶³

Les demandes socials provinents dels àmbits urbans, especialment les de les grans ciutats, són el motor de canvi conceptual, ideològic i legislatiu que feren possibles, al mateix temps, els canvis de concepcions polítiques i les transformacions morfològiques dels espais urbans.

Aquestes transformacions responen als processos adaptatius que cada societat exerceix sobre l'espai en funció de les seves necessitats o cosmovisions, especialment a Europa, on els nuclis habitats i els seus territoris constitueixen un artífici cultural en construcció

²⁶² Un relat teòric estructurat sobre el paper dels historiadors en el camp de la història de l'urbanisme, malgrat ser una obra dirigida als arquitectes i urbanistes, el podem trobar a TERÁN, Fernando; BOHIGAS, Oriol; *El pasado activo: el uso interesado de la historia para el entendimiento y la construcción de la ciudad* (2009). Madrid. Akal. pp. 46-52.

²⁶³ Segons l'obra JACOBS, Jane: *La Economía de las ciudades* (1975). Barcelona. Península. P. 47, la ciutat és l'espai idoni cridat a la innovació. Orígen de les necessitats i espai per resoldre-les, la ciutat exporta les seves innovacions a les seves àrees d'influència i, obviament, té una influència directa sobre els poders polítics, ja siguin locals o no, que en ella mateixa s'allotgen.

i sedimentació permanent.²⁶⁴ Cal recordar que a Europa, els emplaçaments que ocupen la civilització industrial i postindustrial són els mateixos que els que ocupaven les anteriors. El cas que nosaltres ens proposem analitzar en aquest capítol és la transformació morfològica d'una ciutat en el procés de canvi des de l'antic al nou règim (en allò referent a la crisi de la concepció militar de l'espai intramurs o de les necessitats d'espai, tant residencial com per a les noves activitats econòmiques). Com s'ha pogut veure en el capítol anterior, aquestes noves activitats podien ser industrials, comercials o logístiques, les quals constituïren el nucli dur de les transformacions socioeconòmiques de mitjans s. XIX sobre la ciutat de Tortosa i la seva àrea immediata. Transformacions que es realitzaren de manera gairebé simultània a la consolidació de la idea política del mateix concepte. Desamortitzacions i privatitzacions jugaren un paper essencial en el viratge vers la dualitat absoluta entre espai públic i espai privat.

Juntament amb això, la desmilitarització progressiva dels espais urbans propicià una onada de transformacions urbanes de magnitud sense precedents, fins al punt de que transformar l'espai fou una actuació necessària però no suficient. Les ciutats s'eixamplaren i desafiaren la tradicional divisió entre espai rural i espai urbà, es posà en qüestió la delimitació mateixa de la ciutat real, gràcies a l'acceleració dels sistemes de transport i s'organitzà i dividí l'espai des del punt de vista de la funcionalitat i l'accessibilitat.

Sota aquestes premisses teòriques, i de manera prèvia al plantejament de les gestions polítiques per a la consecució de l'eixample, s'analitzarà, en primer lloc, els processos de llarg abast com són els comportaments ideològics dominants i com reaccionà el liberalisme sobre unes estructures socials i polítiques tancades i refractàries a les innovacions de la industrialització o, com en el cas de Tortosa, als requeriments de les activitats econòmiques emergents. A continuació es buscaran les raons de ser de l'eixample en si, especialment com les dinàmiques demogràfiques i polítiques de la comarca objecte d'estudi, que es convertiran en el factor desencadenant del nou plantejament urbanístic.

²⁶⁴ Destaca d'aquest article el relat intercronològic d'una regió gallega. En destaca les continuïtats de poblament, els models d'ocupació del territori i l'articulació de l'espai humanitzat a partir d'infraestructures que en permeten l'accessibilitat i transformen el paisatge en un territori estructurat. SORIA, Arturo; MENÉNDEZ, José Ramón: "El territorio como artificio cultural: Corografía histórica del Norte de la Península Ibérica" a *Ciudad y territorio: Estudios territoriales*, 99. 1994. p. 63-65

En segon lloc, s'abordarà les reaccions socials respecte l'impuls de la necessitat de canvi. Davant de la necessitat d'eixample, les diferents classes socials, les elits polítiques i les autoritats civils i militars mostraran comportaments diferents, i, davant això, s'intentarà aprofundir en les causes de cadascun del seus posicionaments, així com dels factors que expliquen els canvis d'opinió al llarg del període estudiat. Tot plegat s'intentarà emmarcar en els esdeveniments històrics d'escala superior com són les guerres civils, les desamortitzacions i els canvis de règim polític que donen peu a la implantació progressiva del liberalisme a Espanya.

I, finalment, s'analitzaran els aspectes procedimentals, el *com?* de tot plegat. Aquí caldrà fer una aproximació a la legislació urbanística existent, a les competències de cadascuna de les autoritats i el rol i pes específic de l'Ajuntament i Diputació Provincial davant de les autoritats polítiques centrals i les militars.

Evidentment, tot plegat es desenvoluparà seguint l'eix cronològic, el qual marcarà la pauta evolutiva tant de l'urbanisme com de les relacions socials i de poder que hi ha al darrere de tot canvi històric. En definitiva, s'intentarà buscar el procés de canvi entre una ciutat d'antic règim a una ciutat modernitzada i adaptada a la indústria i als canvis de concepció regional que comportarà la implantació del ferrocarril a la ciutat.

13.2. Transformacions ideològiques, econòmiques i polítiques.

Afirmar que el segle XIX és un període de forts canvis i profundes transformacions de tot tipus és una idea que ja ningú posa en dubte. En el segle XIX arrelen les reformulacions teòriques de la il·lustració i troben l'oportunitat de la seva aplicació pràctica gràcies a un nou context social receptiu a les millores i a unes innovacions científiques i tècniques que les fan possibles. Aquest substrat ideològic és podia copsar fàcilment en la concepció urbana, tant en els casos de les ciutats industrials, com en les agrociutats, pròpies de les àrees rurals mediterrànies.

13.2.1. Marc teòric de la ciutat industrial i les noves concepcions urbanístiques.

Aquesta nova concepció de l'espai on les persones viuen i realitzen les activitats econòmiques està íntimament lligada a un dels postulats del pensament liberal, el principi d'utilitat. Aquesta idea tant bàsica ha passat tradicionalment desapercebuda darrera dels principis de l'individualisme o la llibertat d'actuació o pensament, però que es troba inerta en la ideologia de tota burgesia del s. XIX. El principi d'utilitat, postulat per Jeremias Bentham (1748-1832) passà a partir del s. XIX per sobre d'altres valors que determinen l'actitud humana vers els espais i les persones, i irromp una nova concepció dels mateixos com a factors de producció.

Serà el foment de la producció de productes el nou objectiu suprem, que adscrit al principi de la lliure iniciativa privada, transformarà el sistema econòmic, primer, i la societat després. De la mateixa manera que el principi d'utilitat determina els requisits morals que possibiliten l'empresa de determinades accions, l'especialització serà un altre dels grans principis que determinen l'evolució dels espais al s. XIX. El propi Adam Smith postulava que tot increment de producció passa per la fragmentació del procés productiu, la divisió del treball i, en última instància, per l'especialització. L'especialització portaria a l'individu a la destresa, l'optimització del treball i finalment a la innovació, com a resultat. L'aplicació pràctica d'aquests principis durant els anys de la revolució industrial portaria a una doble casuística: l'eixamplament de mercats i la concentració dels mitjans de producció.²⁶⁵

Paral·lelament, a nivell arquitectònic i urbanístic, l'utilitarisme i les cosmovisions liberals també començaren a fer evolucionar els preceptes de tipus il·lustrat que ciutats com París o Londres ja estaven portant a la pràctica.

A la ciutat monumental pròpia de l'antic règim, progressivament s'anaren aplicant nous principis destinats a millorar les condicions de salubritat i de benestar dels seus ciutadans. L'obertura de pulmons verds a les ciutats (passejos i grans avingudes) foren les primeres expressions d'aquests canvis conceptuals durant la segona meitat del s. XVII. Tanmateix, no serà fins al s. XVIII quan es produiria un intent de sistematització de les noves concepcions urbanístiques, impulsades per les institucions que assumiren el

²⁶⁵ CHUECA, Fernando: *Breve historia del urbanismo* (2007). Madrid. Alianza. p. 166-167.

control de la gestió dels eixamplaments urbans. A França, institucions com l'*Ecole des Ponts et Chaussées* (1747), la *Société Royale de Médecine* o l'*Académie des Sciences* aplicarien de manera sistemàtica, projeccions algèbriques i geomètriques de la representació cartogràfica del territori (Johaan Heinrich Lambert, 1728-1777) i posaren a la pràctica els resultats de les investigacions higièniques sobre la salubritat als barris de la capital francesa.

Tanmateix, el canvi més destacable és la construcció dels *bâtiments civils*, que a diferència dels monuments de l'antic règim, estaven concebuts per repartir-se territorialment, i, responent a una voluntat de servir equitativament als ciutadans, eren construïts amb patrons idèntics. Proposar una xarxa de construccions públiques distribuïdes per barris, com a resposta a la necessitat de satisfer les necessitats en equipaments bàsics per als ciutadans ja demostrava un canvi profund en la concepció de l'urbanisme, ja no tant des d'un espai de poder, sinó com un espai d'oferta de serveis i equipaments.²⁶⁶ Aquesta visió concorda amb la concepció que Castells feu de la qüestió urbana, no tant com un objecte teòric on s'hi duen a terme les relacions de producció, sinó com una construcció ideològica pròpia i diferenciada del fet rural, amb uns valors, actituds i comportaments que l'autor anomena *cultura urbana*.²⁶⁷

Tornant a considerar l'espai urbà entès com un espai de producció, d'alberg de la classe obrera, s'imposa l'imperatiu de que la urbs havia de ser un àmbit on les comunicacions i el transport fossin fàcils i fluïdes. Això feu que es modifiquessin la localització dels habitatges, on es valoressin noves ubicacions. Es deixaran de banda les posicions elevades pròpies de les concepcions estratègiques de l'antic règim en favor dels espais plans i accessibles a través de grans avingudes, que vertebrarien una xarxa de carrers delimitats per façanes poc invasives de la via pública, model que es popularitzà a través del París de Haussmann. Val a dir que el canvi d'un paradigma urbanístic a l'altre no fou, ni molt menys, ràpid. Els inicis de la ciutat industrial suposaren una pas enrere en la cohesió dels sistemes urbans. L'atracció migratòria de les primeres fàbriques, així com la instal·lació de les mateixes en espais no idonis per a tals activitats, feren col·lapsar les ciutats pretèrites.²⁶⁸ Foren aquelles dures condicions urbanes les que jugaren un

²⁶⁶ GRAVAGNUOLO, Benedetto: *Historia del urbanismo en Europa 1750-1960* (1998). Madrid. Akal. p. 29-34.

²⁶⁷ CASTELLS, Manuel: *La Cuestión urbana* (1974). México. Siglo XXI. p. 107-117.

²⁶⁸ MARTÍN, Enrique: *Sociología urbana y urbanismo* (1997). Madrid. Fundación para la creación de Altos profesionales. p. 111-113 Aquest autor exposa les fases de la ràpida formació de barris obrers

paper important en els cicles revolucionaris de l'Europa del s. XIX. La transició o el procés de modernització de les condicions urbanes sorgides de la primera revolució industrial és el tema que més ha interessat a la geografia històrica urbana anglesa, la qual troba els orígens de les reformulacions urbanes en els plantejaments del socialisme utòpic, però també en els processos de segregació espacial entre classes socials, ja sigui entre barris –la diferència dels quals raïa de les facilitats per accedir als serveis- com entre l'estratificació a nivell d'alçada (en pisos) que cada classe social ocupava en un determinat edifici. L'eixamplament de les ciutats produí un viratge dels models de segregació espacial, deixan al seu darrera el procés de suburbanització, al mateix temps que els mitjans de transport facilitaven l'accés a serveis i a llocs de treball.²⁶⁹

La ciutat vella passarà a ser considerat un espai marginal i amb progressiva degradació. Els antics edificis d'un o dos pisos foren progressivament substituïts per altres de quatre o cinc gràcies als nous materials, on les plantes baixes es destinarien per a espais comercials, fins llavors majoritàriament ambulants. Els Ajuntaments, no obstant, no abandonaren els barris antics, car continuaven sent el referent de la identitat municipal, però intentaran adaptar-lo, en la mesura del possible a les noves necessitats. Aquesta voluntat passa per actuacions tant típiques com l'alineament i pavimentació dels carrers per fer-los aptes per al trànsit rodat. Això portarà grans conflictes per tot arreu, doncs s'emprarà la llei d'expropiació forçosa que es menjarà espais de propietat privada en favor de l'amplitud de la via pública.

Els carrers més importants foren pavimentats amb llambordes de granit i es deixarà de banda la pavimentació mitjançant pedra de riera. També es canviarà la secció de la via pública des de l'antiquíssima concavitat que deixava un reguerall pel centre del carrer per a les aigües residuals, a la forma convexa moderna, on el drenatge es produirà pels laterals de la via, separant els peatons d'aquestes mitjançant dues voreres elevades per al pas dels vianants.

amorfos i sense cap mena de garantia salubre. Tanmateix, caldria relativitzar la seva consideració d'harmonia comunal de l'urbanisme precedent, doncs cau en una consideració excessivament romàntica de la ciutat del s. XVIII. En el cas català, els increments de població al s. XVIII i les dinàmiques protoindustrials ja havien avançat els processos de desequilibris urbans en diverses ciutats del principat, construint-se nous barris o eixamples a les zones de les ciutats amb més activitat industrial.

²⁶⁹ Els conceptes sobre els que la geografia urbana anglesa focalitza l'atenció en allò referent a les transformacions urbanes i els seus impactes socials, els podem trobar a CARTER, Harold: *An introduction to Urban Historical Geography* (1983). London. Edward Arnold, i a DENNIS, Richard: *English industrial cities of the nineteenth century* (1986). Cambridge. Cambridge University Press.

Per realitzar aquests canvis, des dels Ajuntaments s'alçaren plànols geomètrics de tots els carrers dels respectius municipis on apareixeran on s'especificava la globalitat dels canvis del traçat dels carrers i que haurien de ser aprovades pel govern civil. Aquest fou el germen de la projecció dels eixamples, ja que la voluntat de garantir un espai vial factible passa també per definir els criteris constructius dels futurs espais urbanitzables.²⁷⁰

No obstant això, no tot és fred funcionalisme i economicisme analític, també els nous espais urbans estaven construïts a imatge i voluntat de la burgesia industrial emergent. Es construiran grans avingudes de llum, places ornamentals i elements arquitectònics plens de vanitat pròpia d'una classe social rica emergent.

La burgesia utilitzarà llenguatges artístics mestissos i eclèctics amb els que aspira a integrar al passat un context social completament nou. Amb aquesta finalitat, la burgesia aspira a una legitimació historicista que l'aristocràcia tradicional mai no havia necessitat donat que encara gaudia del prestigi social àmpliament reconegut. Aquells edificis d'aparença eclèctica es construïen sobre models urbanístics que s'emmirallaven en la quadrícula clàssica que mai en el món occidental havien deixat de ser el model ideal de projecció urbana, però que només s'havia pogut portar a la pràctica en la creació de ciutats de vell nou, com ara les ciutats de l'Amèrica colonial.

A més, un traçat regular afavoria la parcel·lació de dimensions equitatives i per tant la comercialització del sòl. La construcció dels eixamples obrí una línia de negoci que fins aleshores era pròpia de les classes terratinents que es beneficiaven dels increments de preu del metre quadrat intramurs. Els eixamples oferiren la possibilitat de participar dels processos de transformació jurídica del sòl, i per tant, especular amb ells.²⁷¹ Fins que els models d'organització legal dels eixamples no es varen consolidar, la dinàmica especulativa portà a aquelles ciutats sense un projecte d'urbanització equilibrat a una dinàmica de ciutat extensiva on no tots els equipaments o serveis públics hi podrien arribar, la qual cosa posà en perill el principi d'equitat que hauria de imperar en els

²⁷⁰ DE TERÁN, Fernando: *Historia del urbanismo en España III. Siglos XIX y XX*. (1999). Madrid. Càtedra. p. 54

²⁷¹ CHUECA GOITIA, Fernando: *Breve historia del urbanismo* (2007). Madrid. Alianza. p. 181-182. Aquesta autor cita un estudi de cas de la ciutat nordamericana de Chicago, amb una sèrie del preu de les quadrícules d'eixample (sòl urbà total) que va des del 1833 fins 1932. El preu passà de 168.000 a 2.000.000.000 d'US\$

models urbanístics moderns, creant, en conseqüència, zones urbanes amb forts contrastos socials.²⁷² Sortosament, l'eixample que pautà l'estructura legal urbanística d'Espanya, l'eixample d'Ildefons Cerdà, s'avançà a aquestes eventualitats i projectà, no només una planimetria urbanística, sinó també tot un sistema de serveis i equipaments que intentaren garantir l'equitat entre els espais urbans de Barcelona.

A aquesta equitat hi contribuïa la concepció dels eixamples com a espais extensius o espais concèntrics. En els casos del concurs d'eixamples barceloní, aquest debat es visualitzà especialment bé en la competència entre el projecte d'Ildefons Cerdà i el de Rovira i Trias. Mentre el projecte de Cerdà era obert i garantia que el model d'eixample es podia autoreproduir extensivament, el model de Rovira i Trias ubicava el casc antic com a cor de Barcelona, entenent així l'eixample com una emanació del mateix a través d'una estructura concèntrica. Això suposava, de facto, l'acceptació d'un rols de jerarquia, on la més o menys proximitat respecte el nucli antic marcaria diferències, tant pel que fa als serveis, el preu del sòl o la pròpia mobilitat. En canvi, Cerdà projectava un model de ciutat de caràcter igualitari, quedant el casc antic com un àmbit urbà més respecte la resta.²⁷³ Proposava un model de ciutat interclassista i amb una distribució igualitària dels serveis i amb idèntiques possibilitats en allò referent a l'accés i la mobilitat.

13.2.2. El cas específic de l'agrociutat mediterrània.

És important destacar que el vector generalitzat de creixement de la urbanització de les ciutats no era una característica pròpia o única de les ciutats eminentment industrials. Existien realitats de creixement no lligades en la industrialització i que s'adeqüen força al cas de Tortosa. Aquests casos de ciutats àmplies, però amb un baix percentatge d'activitats de transformació genera entre historiadors, sociòlegs i geògrafs una gran dificultat a l'hora de discernir entre la dicotomia rural/urbà. Normalment es defineix el fet urbà per aglomeracions importants de població, on hi dominen els sectors de producció secundari i terciari, mentre que a les zones rurals, hi sol haver nuclis de poca població i el sector productiu que hi predomina és el primari. Lluny d'aquest determinisme, existeixen al sud d'Europa (en regions com Andalusia, l'Apulia o Sicília)

²⁷² BENEVOLO, Leonardo: *El arte y la ciudad contemporánea*. (1977) Barcelona. Gustavo Gili. p. 54

²⁷³ DE TERÁN, Fernando: *Historia del urbanismo en España III. Siglos XIX y XX*. (1999). Madrid. Càtedra. p. 56-60.

nuclis urbans amb grans concentracions de població, que evidentment tenen trets d'urbanitat, però que l'hegemonia del sector agrari i de la comercialització dels seus productes determinen gran part de la seva activitat diària.

Aquesta simbiosi entre trets econòmics, culturals i físics d'allò rural i d'allò urbà fa que molts autors designen aquestes realitats híbrides com a *agrociutats*, dotant-les de significat propi. López Ontiveros va desgranar un seguit de característiques, algunes de les quals exposem a continuació:²⁷⁴

- a) Nombre relativament elevat d'habitants. Els estudis sobre casos concrets difereixen força en quant a la quantificació dels habitants del que es considera una agrociutat (entre 10.000 i 30.000 habitants), encara que, de fet, el factor determinant és la gran concentració d'habitants de la regió en la ciutat central. L'agrociutat centralitza la població que en àmbits estrictament rurals es trobaria dispersa o distribuïda entre diferents nuclis petits. És cert, no obstant, que durant el s. XIX de l'agrociutat es produïren segregacions en diferents nuclis de població secundaris. De fet, revisions més modernes del concepte, conviden a identificar la *agro-town* com una mena de suburvis rurals, creats recentment i amb una absència gairebé absoluta d'institucions polítiques ni articulació social dels assentaments.²⁷⁵ Lògicament, aquesta descripció no té cap mena de similitud amb el cas que nosaltres estudiem.
- b) Termes municipals molt extensos. Això es deriva dels nous models de feudalització que practicaren arreu de la península a partir del XII, així com el model de població que ja existia al sud de la línia del Tajo. No obstant, en el cas de Catalunya, el predomini d'una ciutat sobre el territori que domina es posa especialment de manifest amb les conquestes de Tortosa i Lleida al 1148 i 1149 respectivament, on ja des d'antic, la ciutat fou impulsada com a nucli de les relacions socials, polítiques i econòmiques, com a mínim, des del temps de

²⁷⁴ LÓPEZ ONTIVEROS, Antonio: "La agrocidad andaluza: caracterización, estructura y problemática" a *Estudios Regionales*, 39. 1994. p. 1-7

²⁷⁵ Podem observar aquesta concepció isolada de les agrociutats a CURTIS, Dan: "Reconsidering the Mediterranean agrotown model and escaping a vision of an unchanging Italian South" a Center for Global Economic History Working Papers Series, 32. 2012. Universiteit Utrecht.

domini musulmà.²⁷⁶ La ciutat i els seus dominis funcionen com a comarques amb una clara capitalitat i envoltat d'una gran extensió de despoblat, cosa que dificulta enormement les relacions bilaterals amb altres ciutats, i aquestes es solen concretar amb la capital de província.

- c) Una altra característica definitiva és el predomini del sector agrari, el qual ocupa entre un 50 i un 90% de la població activa. Cal dir, però, que durant el s. XIX el percentatge de població activa dedicada al sector primari tocà el seu sostre, donat que les facilitats de comunicació i transport, fan entrar en decadència l'escassa indústria tradicional. Mentre que a Andalusia aquest procés polaritzà una societat necessitada d'una reforma agrària, a Catalunya, el sector agrari es va transformar. Tortosa introdueix nous cultius (cítrics i arròs) i amb la possibilitat d'expandir mercats, com s'ha vist en capítols pretèrits, va aparèixer una indústria lligada al sector agrari i de serveis complementaris a aquesta. Paral·lelament, romanen trets propis de l'àmbit urbà com les manufactures, la petita indústria per a l'autoabastiment local (en franca decadència), l'artesanía, el comerç comarcal, serveis administratius, jurídics, religiosos i financers.
- d) En allò que afecta a l'organització social, la concentració de població afavoreix el control dels jornalers per part dels propietaris, cosa que permet una projecció *ex tempore* dels espais i els rols coercitius propis d'una societat caciquista exercits per l'aristocràcia terratinent, primer, i la burgesia agrària, després. Aquesta concepció, lluny de veure's com una característica pròpia dels territoris totalment aliens als canvis, demostren que les classes dirigents tenien una capacitat d'adaptació camaleònica per seguir al capdamunt de l'ordre social malgrat els profunds canvis experimentats entre el s. XVIII i el segle XIX. Aquesta és una de les principals tesis expressades per Curtis.²⁷⁷

Helga Reimann ha estudiat un cas concret que s'assimila moltíssim a l'exemple tortosí. Es tracta de la ciutat de Gela, a Sicília. Gela és una agrocitutat, de fundació grega, però

²⁷⁶ BONET, Maria: "La ciutat feudal a la Catalunya meridional" a *El temps i l'espai l feudalisme* (2004) Balaguer. p. 484-485

²⁷⁷ CURTIS, Dan: "Reconsidering the Mediterranean agrotown model and escaping a vision of an unchanging Italian South" a Center for Global Economic History Working Papers Series, 32. 2012. Universiteit Utrecht.

refundada ja a l'edat mitjana per Frederic II Hohenstaufen.²⁷⁸ Aquesta ciutat, rebatejada com a Terranova, esdevingué un nucli de feudalització, on es reuní tota l'aristocràcia terratinent del *hinterland* que la ciutat dominava.

Allí, durant l'edat moderna i fins la segona meitat del s. XIX es generaren pràctiques de subinfeudació, primer, i subarrendament després, creant-se així una economia d'explotació capitalista-rendista que generava poca plusvàlua donat que rarament els beneficis es reinvertien per millorar la productivitat. El reflex d'això fou una estructura social basada en l'existència d'un important gruix de proletariat agrícola, contraposat a la dels arrendataris de diferent grau de riquesa.

Malgrat ser una ciutat costera, la pesca hi tenia una importància relativa i el port de què disposaven entrà progressivament en crisi degut a l'acumulació dels bancs d'arena (la semblança resulta sorprenent). Aquest port s'usava principalment per al transport de productes agrícoles, especialment el blat destinat a l'exportació. La resta d'activitat econòmica la constituïa la producció artesanal d'estris agrícoles i de consum local, tenint en compte que estava destinat a un mercat d'escàs poder adquisitiu i de renda temporal. La burgesia irromprà al s. XIX, encara que sempre serà una capa molt fina de la societat integrada per propietaris de la terra, comerciants, metges i advocats.

13.2.3. El paper de la legislació.

Introduir el marc legal és fonamental per comprendre l'evolució cronològica i les casuístiques de tipus administratiu amb les que tot procés d'eixamplament urbà va haver de fer front, especialment en aquells moments en els que l'estat liberal estava en procés de consolidació. En el camp de l'urbanisme, això resulta força senzill fins mitjans del s. XVIII, quan eren els ajuntaments els qui controlaven la pràctica totalitat de les actuacions polítiques que afectaven als ciutadans.

Amb la construcció de l'estat liberal es debaten a Espanya dos models de liberalisme: el progressista i el conservador. Fontana i López Garrido conflueixen en afirmar que l'aliança entre burgesia i oligarquia com a nuclis socials autors del model d'estat, propicià que el liberalisme resultant i hegemònic fos al llarg del s. XIX, el conservador, mentre que el progressisme tingué una presència episòdica degut a les seves dificultats

²⁷⁸ REIMANN, Helga: "Proceso de industrialización en una agrobiudad siciliana: Gela" a LÓPEZ-CASERO OLMEDO, Francisco (comp.): *La agrobiudad mediterránea* (1989) Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Madrid. p. 273-292.

de consolidació. Tanmateix, durant els moments en que la concepció progressista assolí el poder, ho feu a partir de l'aliança amb el poder local de base popular, sent les milícies nacionals, l'òrgan més representatiu d'aquesta aliança sociopolítica entre sectors de classes mitjanes i populars amb la burgesia progressista. El progressisme defensava un model el suficientment centralitzat per dissoldre el poder de les oligarquies locals i el suficientment descentralitzat com per facilitar la participació política de les classes populars.²⁷⁹

Per contra, el liberalisme conservador apostava per un model marcadament centralista des d'on retenir la màxima quota de poder. Així doncs, els governs liberals moderats i conservadors impulsaren la formació de les províncies i els governs civils l'any 1833 i el poder executiu central reclamà la seva autoritat sobre la totalitat del territori nacional.

Això farà que entressin en conflicte directe amb aquelles institucions que es remuntaven a l'Edat Mitjana i que es resistirien sempre a perdre l'autonomia d'actuació i l'autoritat entre els seus propis veïns. El procés de sotmetiment dels ajuntaments i de degradació dels mateixos a una mera instància administrativa ocupà els règims liberals moderats durant la primera meitat del s. XIX, no només als diferents governs centrals, sinó també als consistoris municipals.²⁸⁰ Així, el president del consell municipal restaria sota la tutela del governador civil i els regidors foren considerats un mer organisme consultiu al servei del president del consell municipal. Per tant, les resolucions en matèria d'urbanisme dels ajuntaments haurien de ser sancionades per tot l'escalafó jeràrquic fins arribar als ministeris amb les competències en aquella matèria, la qual cosa generaria en entramat burocràtic enorme i un alentiment manifest de qualsevol mena d'actuació.

Aquesta dinàmica es pot discernir –en allò referent a la matèria urbanística- a través de la legislació promulgada durant la centúria i que Oliveras la categoritzà segons els següents criteris: Les lleis municipals, les alinacions de carrers i finalment la legislació

²⁷⁹ Valoracions sobre les concepcions polítiques del govern liberal durant les fases de formació de l'estat espanyol contemporani, es poden llegir a LÓPEZ, Diego: *La Guardia Civil y los orígenes del estado centralista* (2004). Madrid. Alianza. p. 43-52. Des d'un punt de vista més focalitzat en les pugnes i recels entre els sectors moderats i exaltats del liberalisme, podem llegir les actituds polítiques de tots dos sectors entre les pàgines on Fontana narra els moments previs a la Revolució de 1820. FONTANA, Josep: *La crisis del Antiguo Régimen 1808-1833* (1992). Barcelona. Crítica. p. 141-153.

²⁸⁰ Segons Arnabat, en el seu estudi sobre les classes socials i les directrius polítiques imperats al consistori barceloní, entre els períodes d'hegemonia liberal, foren els moderats els que copsaren el govern en els períodes que nosaltres considerem clau en allò referent a la centralització del poder: 1838-1840, 1844-1854 i 1856-1858. ARNABAT, Ramon: "La revolució liberal a Barcelona. Política de classes i classes de política" a Quaderns d'Història de Barcelona, 10. 2004. p. 11-58.

sobre els eixamples de població. A això s'afegirà una breu estat de la qüestió sobre els usos de les propietats militars i la seva importància en allò que afecta al desmantellament de les estructures defensives de les ciutats i la construcció dels eixamples urbans.²⁸¹

Existeixen dues lleis municipals al s. XIX. La primera és del 8 de gener del 1845, on ja es comença a discernir la progressiva pèrdua de competències i la subordinació a la diputació provincial i al governador civil. L'alcalde assumeix un paper de lideratge i de presa de decisions dins del consistori, mentre que els regidors esdevenen un mer òrgan consultiu, de tal forma que es limiten les competències i la seva autonomia.

De manera unilateral, l'Ajuntament s'encarregarà de la conservació i la reparació dels camins i ponts, així com de les millores materials, els costos dels quals no podien anar més enllà dels 2000 reals per a ciutats de més de mil habitants. Requerirà, en canvi, el vist i plau del govern civil per a l'aprovació de les ordenances municipals, les obres considerades d'utilitat pública, l'alineació dels carrers, la implantació d'establiments municipals i per a la compra-venda de béns mobles i immobles.

A la llei municipal de la Restauració del 2 d'octubre del 1877, es reafirmava la negació de tot caràcter polític per als Ajuntaments (Llei de Bases del 16 de desembre del 1876) i es centrava molt més en les funcions orgàniques de la institució, com si d'una instància administrativa es tractés. Aquesta llei identifica les ordenances municipals com l'única font d'autoritat dels Ajuntaments. Presenta les atribucions municipals, molt més concretades i centrades en l'àmbit urbanístic: alineació de carrers i vies; empedrat, il·luminació i clavegueram; aigües; passeigs; balnearis, mercats i escorxadors; instrucció pública i sanitat; vigilància i recaptació i comptabilització d'arbitris i impostos. Igualment, determina quines havien de ser les seves fonts d'ingressos: les rendes dels béns propis; els impostos municipals sobre les obres, indústries i serveis; el repartiment general; i, per últim, els consums, que podien ser recaptats amb diner o bé amb prestacions en treball.

La legislació sobre les alineacions, per la seva banda, fou la primera en incidir en l'ordenació urbanística de les ciutats, amb l'objectiu d'adaptar-les a les noves

²⁸¹ OLIVERAS SAMITIER, Josep: "Poder municipal y urbanismo en el siglo XIX" a *Ciudad y territorio* 94 (1992). Madrid. Ministerio de Obras públicas y urbanismo. p. 79-92.

necessitats. Les primeres actuacions eren petites rectificacions que corregien mínimament la tortuositat dels carrers de les ciutats, però a posteriori, es feren polítiques molt més agressives que arribaran a canviar completament la planta dels carrers i a ocupar solars de propietat privada. Les obres que això implicava fou, de retruc, un impuls per a la renovació de les façanes, però, tanmateix, això generà molts conflictes entre els veïns i els consistoris i féu necessari l'aixecament de plànols geomètrics que abordessin la qüestió dels alineaments de manera conjunta per a tota la població.

Arran de la Reial Ordre del 25/7/1846 s'imposaren criteris d'amplitud de la via, de les línies de façana amb els màxims que aquestes podien sobresortir i envair la via pública. Calia, així mateix, planificar les alineacions de manera despersonalitzada i de manera invariable per no incórrer en favoritismes ni a interessos particulars, encara que aquesta problemàtica fou inevitable. En tot cas, d'aquesta legislació se'n pot extreure la idea de la supremacia de l'interès públic sobre la propietat privada. Això serà una realitat a partir de la Reial Ordre del 1863, el qual sotmetia a tot propietari als designis de les ordenances. Per a tals efectes es regulà el dret a l'expropiació forçosa.

El pas definitiu en matèria urbanística foren les lleis d'eixamples, ja totalment fora de la jurisdicció municipal. Encara que la primera llei fou la de Posada Herrera del 1861 *Ley general para la reforma, saneamiento, ensanche y otras mejoras de las poblaciones*, inspirada en l'obra de la *Teoría General de la Urbanización* d'Ildefons Cerdà, la primera amb aplicabilitat fou la *Ley de Ensanche* del 29 de juny del 1864. Aquesta llei, juntament amb el seu reglament d'aplicació del 1867 reglamentà els mecanismes de reparcel·lació del nou sòl urbà i determinà les competències de les diferents administracions, introduint la figura de la *Comisión de Ensanche* com un ens públic i privat a la vegada capaç de deliberar sobre l'estructura formal dels eixamples.

Aquesta legislació tenia com a objectiu incrementar l'oferta urbana de sòl i la davallada dels preus de construcció i lloguer per a la classe treballadora. A la pràctica, però, el que feia la llei era incrementar els beneficis dels propietaris i especuladors de terrenys, ja que amb l'aportació de diner públic, una inversió en sòl rústic, en qüestió de mesos, podia duplicar o triplicar el seu preu sense cap cost addicional.²⁸²

²⁸² Segons Magrinyà, en el cas de Barcelona, malgrat que la llei no exigia l'expropiació dels terrenys, la rentabilitat dels terrenys a urbanitzar era tant elevada que els mateixos propietaris es prestaven a cedir part dels seus terrenys per a estructures viàries sense necessitat d'expropiar ni indemnitzar. Aquest autor

Segons el reglament de la llei, la concertació d'un eixample passava per l'aprovació d'una memòria acompanyada amb plànols topogràfics on s'expliqués i justificqués l'ampliació del territori urbà.

La segona llei d'eixample ja la trobem als inicis de la Restauració. Els eixamples foren declarats obres d'utilitat pública, i de la mateixa manera que a la llei de municipis, la llei d'eixamples de la Restauració, seguia una dinàmica de més concreció i reafirmació de l'hegemonia de l'estat per sobre dels municipis. A la llei del 22/12/76 s'imposava la prèvia aprovació del govern, i en funció d'això, el govern entregà als ajuntaments l'impost de la contribució territorial durant 25 anys, i es preveia que l'eixample es pogués dividir entre dos o tres zones parcials per facilitar-ne la realització a nivell pressupostari.

Les juntes d'eixample de propietaris fou substituïda per una comissió especial constituïda per regidors de l'ajuntament i presidida pel president del consell municipal, cosa que, sens dubte, apartava als propietaris del control i la gestió de les operacions urbanístiques, fet que produí conflictes i desacords entre les parts implicades. Cal dir, però, que, sovint, els consistoris estaven integrats per la mateixa elit social que monopolitza les operacions immobiliàries (com serà el cas de Tortosa), per la qual cosa els desacords, al final, es troben entre els Ajuntaments i les administracions del govern central.

Com veurem, la llei ja preveia la creació d'un peritatge mixt integrat per un pèrit escollit pels propietaris i un pèrit enviat per hisenda per arribar a acords. Pel que fa, als terrenys, la llei estimulava la compra dels mateixos a través d'avantatges fiscals per als propietaris que es veien afectats per la projecció urbana, encara que si ho rebutjaven, l'estat sempre podia recórrer a l'expropiació forçosa.

afirmava que els preus dels sòl podien variar a una proporció de fins 1 a 300. MAGRINYÀ, Francesc: "El ensanche y la reforma de Ildefons Cerdà como instrumento urbanístico de referencia en la modernización urbana de Barcelona" a *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y ciencias sociales*, vol XIII, num. 296 (3). 2009. sota l'epígraf *Los instrumentos ejecutivos del planteamiento urbano asociados a una nueva base legal y la reparcelación como instrumento clave*. Tanmateix, aquesta valoració podria matisar-se a peu de legislació. Segons Bassols, les modificacions que el projecte de llei d'eixamples de Posada Herrera havia introduït a la *ley de expropiación forzosa* del 1836 introduïa la possibilitat de considerar compensat el valor de la part expropiada amb l'augment de valor o plusvàlues derivades de la conversió del sòl rústic en urbà. BASSOLS, Martin: *Génesis y evolución del derecho urbanístico español (1812-1956)* (1973). Madrid. Editorial Montecorvo. p. 219 i ss.

13.2.4. L'urbanisme i l'exèrcit.

En una investigació urbanística del s. XIX és ineludible fer un esment introductori a la difícil relació entre política urbanística i la autoritat (i la propietat) militar. De la mateixa manera que les propietats eclesiàstiques jugaren un paper destacat en els inicis de la recomposició funcional dels espais intramurs en els inicis de procés industrialitzador, en la constitució dels eixamples, fou l'exèrcit la institució que prengué el protagonisme juntament amb les institucions polítiques, a vegades com a aliat, a vegades com a opositor de les mateixes. Cal recordar que l'exèrcit fou la palanca del canvi polític durant bona part del s. XIX, fins que s'imposà el civilisme ja a l'últim terç de la centúria, i tenia interioritzades les mateixes pugnes polítiques pròpies de la societat amb la que convivia com a institució.²⁸³

En els processos d'eixamplament urbà, l'exèrcit no només s'hi jugava les propietats de la seva hisenda privada, sinó també la seva autoritat política i funcionalitat social en el si de l'entorn urbà.

Aquest epígraf ajudarà a contextualitzar i ubicar en el panorama general de Catalunya i Espanya el rol que l'exèrcit, com a institució, exercí en el procés de gestació de dels eixamples decimonònics, i entre ells el de la ciutat que ens ocupa. En les següents línies, tractarem, en primer lloc, la presència militar a Tortosa i el pes d'aquesta ciutat i regió en l'organització territorial militar.

En segon lloc, ens fixarem en com s'articulava el Cos d'Enginyers de l'Exèrcit, tant pel que fa a la seva composició orgànica com implantació territorial, braç que tingué un especial protagonisme en tot el procés de transformació urbanística. I, en tercer lloc analitzarem l'evolució de la seva autoritat i competències en matèria urbanística, a partir de conceptes que s'aniran repetint al llarg del present treball, com ara el concepte de zones polèmiques.

²⁸³ Per fer una aproximació al pluralisme sociològic que hi havia al darrera de les diferents armes de l'exèrcit, els seus cossos i jerarquia, cal llegir el primer capítol de CARDONA, Gabriel: *El poder militar en la España contemporánea hasta la guerra civil* (1983). Madrid. Siglo XXI. p. 1-14.

13.2.4.1. La presència de l'exèrcit a Tortosa. Evolució i canvis.

Malgrat la important pèrdua de representativitat i identitat institucional que acompanyà el pas de Tortosa de l'antic al nou règim, militarment, aquesta ciutat va seguir tenint una importància estratègica que li conferia les condicions físiques del territori, la dispersió demogràfica i el fet de ser l'únic punt de pas fix de l'Ebre fins arribar a Zaragoza. Igualment, la mobilitat de les mercaderies que circulaven per l'Ebre seguien sent de gran importància per al litoral mediterrani, no només català, sinó també de la resta de regions.

Però el principal factor que dotà aquesta ciutat d'entitat estratègica va ser l'activitat carlista del territori. Els successius alçaments carlins durant el s. XIX convertiran Tortosa amb un enclavament bàsic per garantir el domini governamental i evitar el pas dels destacaments carlins a la part oriental de l'Ebre. A mode d'exemple, entre el 1847 i 1871 es creà una nova província militar amb capital a Morella i que comprenia els territoris més conflictius en quant a insurreccions carlistes, que incloïa territoris de les províncies de Tarragona, Castelló, Teruel i Zaragoza.²⁸⁴ Per analitzar, però, la importància de Tortosa en concret en allò referent a la geografia militar s'ha fet ús de diferents edicions del *Estado Militar de España*, especialment prenent com a exemple el de 1833, per comparar-ho amb l'any d'aparició de les províncies civils, i també s'ha emprat la informació descriptiva del *Diccionario* de Madoz.²⁸⁵

Malgrat separar-se les funcions civils i militars que abans de la implantació de l'organització territorial liberal encarnava la figura de l'alcalde corregidor, val a dir que Tortosa va mantenir òrgans i jerarquies militars amb jurisdicció sobre el territori que havia estat l'antic corregiment.

²⁸⁴ Per fer una aproximació a les Guerres Carlines a la Catalunya meridional, cal veure SALVADOR, Roc: "La tercera Guerra Carlista a la Diòcesi de Tortosa (1872-76) a SÁNCHEZ, Josep (coord.): *El Carlisme al territorio de l'Antiga diòcesi de Tortosa. Terres de l'Ebre, Matarranya, Maestrat, Ports de Morella i Priorat* Vol III. *De la Tercera Guerra Carlista a la Guerra de Franco* (2004). Tarragona. Arola, I, VALLVERDÚ, Robert: *El tercer Carlisme a les comarques meridionals de Catalunya 1872-1876* (1997). Barcelona. Publicacions de l'Abadia de Montserrat.

²⁸⁵ Sobre la divisió territorial i l'organització administrativa i jeràrquica de l'estament militar, cal veure FERNÁNDEZ, Fernando: *El Ejército español en el siglo XIX* (1978). Madrid. Siglo XXI. p. 27-56. S'han consultat els articles del partit judicial de Tortosa (vol XV), el de la província de Tarragona (vol. XIV), el de la Capitania General de Catalunya (Barcelona, vol III) i el del Departamento de Marina de Cartagena (vol V). MADOZ, Pascual: *Diccionario Geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar* (1848). Madrid. Imprenta de Pascual Madoz.

Així, dels 26 Estats Majors de Plaça que estaven sota la jurisdicció de la Capitania General de Catalunya, Tortosa disposava d'un governador amb rang de mariscal de camp, el castell de la ciutat, un altre governador i dos més a la torre de Sant Joan i al fort de Sant Jordi. Com a punt d'emmagatzematge de l'exèrcit, Tortosa era 1 de les 7 places del Principat amb comandància d'artilleria, sotmès al departament de Barcelona del Real Cuerpo de Artilleria del Ejército i com a plaça forta que era (de primera categoria), aquesta ciutat també disposava de representació del reial cos d'Enginyers de l'Exèrcit, sotmès al Subinspector de Catalunya. La presència de comandaments anava acompanyada, a més, del fet de ser considerada una plaça d'armes per la presència d'efectius allí aquarterats. Segons Madoz, les casernes de la ciutat estaven ubicades des de finals del s. XVIII al convent de Sant Domènec i, malgrat les males condicions, podia albergar un batalló de fins a mil places. El mateix edifici també encabia el parc d'artilleria.

Segons Fernández i Freyro, les transformacions que ocasionaren la modificació de la geografia militar, van fer perdre a Tortosa aquella consideració.²⁸⁶ Malgrat que seguí sent plaça forta, per la Reial Ordre de l'1 de juliol del 1866, O'Donell reorganitzà el mapa de governs militars suprimint-ne 22, entre ells el de Tortosa, el qual passà a formar part del govern militar de Tarragona. L'any següent, Narváez els tornà a restablir tots menys el de Tortosa (R.O. de l'1/10/1867).

Més resistència va mostrar la ciutat en l'arma de marina. Tortosa era capital de la província marítima, pertanyent al terç de València i Departament de Cartagena. Comptava, doncs, amb un capità de rang de *capità de buc o fragata*, un segon ajudant, un comptador i un escrivà. Sota aquesta autoritat, s'hi acollia un únic districte, el de Vinaròs i comptava amb un total de 2.311 matriculats. La província marítima de la ciutat va sobreviure fins al 1882, quan fou degradada a ser una adjudantia sotmesa a la comandància de Marina de Tarragona.²⁸⁷

²⁸⁶ Segons Baila i Pallarés, la categoria de la plaça forta de la ciutat ja va començar a decaure l'any 1853 quan el governador de la plaça ja va passar de ser mariscal a ser brigadier. Finalment el govern miliair de la plaça fou eliminat segons les resolucions legals que s'han especificat al text. BAILA, Miquel: *La ciutat de Tortosa. Evolució de l'espai urbà*. (1999). Vinaròs. Antinea. p. 317 I. FERNÁNDEZ, Fernando; FRIEYRO, Beatriz: "La división militar en el Sexenio Revolucionario" a *Revista de Historia militar*, 82. 1997. p. 135.

²⁸⁷ BAYERRI RAGA, Josep: *Teodoro González i la Tortosa de la Restauració a través de la premsa* (1996). Tortosa. Cooperativa Gràfica Dertosense. p. 49-50

13.2.4.2. El cos d'enginyers de l'exèrcit.

Segons les ordenances del Real Cuerpo de Ingenieros del 1803, el cos d'enginyers era l'òrgan de l'exèrcit de Sa Magestat encarregat del control, construcció i reparació de les infraestructures de defensa i logística de l'exèrcit.²⁸⁸ Per complir tal objectiu, aquest cos s'articulava de manera absolutament piramidal seguint una escala de càrrecs, classes militars i antiguitat, amb paral·lelismes amb la resta d'estructura de l'exèrcit, però disposava d'una distribució territorial pròpia.

El cap del cos el constituïa l'Enginyer General, resident a Madrid, i com a màxim responsable de la divisió, havia de supervisar totes les obres de l'estat. Per a tal efecte, disposava al seu servei d'una Junta Central, constituïda per un coronel, un tinent coronel i un sargent major de brigada, a més d'un secretari general amb rang d'oficial. Sota l'autoritat de l'Enginyer general hi havia un total de 196 oficials per als dominis del rei a Europa, dividits, a la vegada en 8 classes que van des de mariscals a subtenents.

Els 196 oficials es repartien pel territori a través d'un total de 8 districtes al capdavant de les quals hi havia els Subdirectors Generals, els quals podien respondre de fins a 3 províncies civils. Els 3 subinspeccors més antics –i amb rang de mariscals– havien d'ocupar els càrrecs d'Andalusia i Campo de San Roque, Catalunya i Galícia. Els altres 5, amb rang de Brigadiers, es repartien entre: A) Extremadura, B) València, Múrcia i Balears, amb capital a València, C) les dues Castelles, amb capital a Valladolid, D), Navarra, Aragó i Biscaia, amb capital a Pamplona i E) Granada i *Presidios de Àfrica*, amb capital a Granada.

Els Directors Subinspeccors tenien l'obligació de visitar les fortificacions existents de fins a 3 províncies adjacents, responnent a les ordres de caràcter general de l'enginyer general, i a la vegada, tenia com a subordinats als oficials enginyers de cada plaça forta. Sota la seva responsabilitat requeia el bon estat i l'adient cartografiació de les places fortes del seu districte i la composició de l'Atlas del seu territori, amb les places fortes i les costes i altres punts susceptibles de control militar. Amb diferents escales, calia preparar cartografia genèrica i de detall de les fortificacions, comunicacions fonts d'aigua i d'aliment i capacitat de cada lloc per hostatjar tropa. També havia d'examinar

²⁸⁸ *Ordenanza que S.M manda observar en el servicio del Real Cuerpo de Ingenieros* (1803). Madrid. Imprenta Real. S'ha consultat especialment la part de les ordenances referents a l'articulació jeràrquica del cos i les funcions de cada rang.

els informes que li arribaven de les places sota la seva autoritat A més, de la mateixa manera que succeïa amb l'enginyer general, el subinspector era el cap i vocal d'una junta del seu districte, formada, a més a més d'ell, pels rangs superiors del seu districte, com eren els coronels, tinents coronels i el sargent major de brigada. Aquest últim podia comissionar-se per realitzar activitats específiques i mobilitzar-lo a qualsevol punt del territori.

I finalment, el tercer grau amb activitat efectiva era l'enginyer comandant en la guarnició d'una plaça. Aquest havia d'obeir les ordres que descendien del subinspector, realitzar la cartografia de la seva plaça i del territori jurisdiccional, mantenir i vetllar per l'arxiu cartogràfic i documental, realitzar informes periòdics sobre l'estat de les defenses i edificis d'interès militar (fortificacions, casernes, forteses, hospitals, camins...) i establir un control exhaustiu sobre les actuacions que realitzaven els civils i que podien comprometre la defensa de la plaça. De fet, amb l'entrada del règim liberal, les ordenances s'ampliaren amb el Reglamento de Obras del 1839, que assignava la competència exclusiva de projecció i control de les obres de caràcter militar, tret d'algunes excepcions com ara el les fonerries i fàbriques d'armes.²⁸⁹

Aquesta ordenança els va donar, a efectes pràctics, el control de la política urbanística al cos d'enginyers de l'exèrcit, doncs no només les fortificacions, sinó també qualsevol edificació que pogués obstaculitzar el tir lliure d'artilleria era susceptible de ser impugnada per aquesta divisió de l'exèrcit. Les demandes de la societat civil, per tant, en molts casos es contraposaran als imperatius militars, fet que serà una font de múltiples contesiosos entre les autoritats militars i les civils al llarg de tot el procés de gestació de l'eixample de la ciutat de Tortosa.

²⁸⁹ La important presència dels enginyers a la places fortes els convertí en una figura de cabdal importància en la política urbanística de les urbs, paper que no deixà d'incrementar-se al llarg del s. XIX. MURO, José Ignacio: "Ingenieros militares en España en el siglo XIX. Del arte de la guerra en general a la profesión del ingeniero en particular" a *Scripta Nova*, núm. 119 (93) Vol. VI. 1/08/2002. (<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn119-93.htm>)

13.2.4.3. Places fortes i zones polèmiques.

Entenem per plaça forta aquella ciutat que, degut al seu emplaçament, està dotada d'un interès estratègic des del punt de vista militar, i que, en conseqüència, la caiguda de la mateixa en mans de l'enemic, podia afectar la seguretat d'una àmplia regió o comprometre les defenses de tot un país. Aquestes ciutats, normalment, controlaven punts de pas estratègics, o encreuaments de vies de comunicació necessaris per a l'avituallament de les tropes o la seva mobilització. Aquesta consideració feia que la política de defensa d'aquella plaça fos quelcom prioritari a qualsevol altra consideració. Des d'aquesta lògica, la principal funció del cos d'Enginyers de l'Exèrcit era garantir el blindatge d'aquestes places fortes, i per això calia establir un ferri control sobre qualsevol edificació civil que pogués comprometre la línia de tir de les unitats d'artilleria, inutilitzar els fossats dels fronts emmurallats, o bloquejar els angles de protecció recíproca entre els diferents baluards d'una plaça.

Aquest control passava per portar una vigilància exhaustiva de la trama urbana mitjançant l'actualització recurrent de la seva cartografia i la seva contrada, especialment, del perímetre conegut com la *zona polèmica*.²⁹⁰ Aquest concepte feia referència a l'àmbit territorial comprés entre la base de les muralles de la ciutat (incloses les mateixes) i una distància de 1.500 vares (1,257 Km.). Aquest era el perímetre d'abast dels projectils dels canons, i per tant, calia un control més estricte dels edificis existents per tal de tenir-los en compte en cas d'atac. A més, era precís realitzar els inventaris coneguts com la *relación de caserios*, el qual comprenia una llista de totes i cadascuna de les edificacions que existien en dit perímetre de totes les places fortes, amb la seva superfície, materials de construcció, propietari i llicència de construcció.²⁹¹

Aquest control, que guanyà en complexitat i exhaustivitat a mesura que s'anaven renovant les ordenances i les atribucions del cos d'enginyers de l'exèrcit, entrà en un moment crític a partir del moment d'explosió demogràfica del s. XIX, moment en que

²⁹⁰ A banda d'això, les autoritats militars es reservaven el dret d'expropiació forçosa, temporal o definitiva que podia dur-se a terme tant en temps de pau com de guerra. Sobre la casuística i l'articulat de l'expropiació forçosa, veure el capítol primer dedicat als antecedents històrics de l'expropiació forçosa per raons militars de FERNANDEZ-PIÑEIRO, Emilio: *Régimen jurídico de los bienes inmuebles militares* (1995). Madrid. Marcial Pons. p. 61-71.

²⁹¹ Es pot trobar una *relación de caserios* completa de Tortosa a ACA, Diversos, Comandancia de Ingenieros, 541, 2547.

la societat civil requeriria més espai urbà per encabir la seva població creixent i les seves activitats econòmiques.²⁹² Això es traduiria aviat en greus conflictes, no només entre ajuntaments i administració militar, sinó també entre el propi ministeri de Guerra i el de Governació o Hisenda a través de l'emissió d'autoritzacions i prohibicions de construcció i/o reforma d'edificis que entraven en contradicció flagrant entre ells.

Paral·lelament, les transformacions conceptuals generades del plantejament de l'estat nació com a unitat territorial, i l'evidència de que la defensa territorial basada en les unitats "plaça" entrava en crisi arran dels esdeveniments de la Guerra del Francès, feren qüestionar el model de defensa en el si del propi exèrcit. Tanmateix, les dificultats financeres de l'estat espanyol durant els primers anys del s. XIX l'incapitaven per abordar una reforma estructural de la defensa i l'actualització del seu model. Optaren, per tant, per continuar i consolidar els sistemes defensius tradicionals, encara que començaven a aparèixer veus que veien en l'alça de preu del sòl urbà una oportunitat per vendre les muralles i obtenir els recursos econòmics necessaris per dur a terme la modernització de la política de defensa.

Els esdeveniments de caire social i polític també jugaren un paper rellevant en el procés de desmilitarització de l'espai urbà. L'enderroc de les muralles per tal d'eixamplar la ciutat i millorar les seves condicions higièniques aparegueren en tots els programes de tipus liberal-progressista que s'implantaren amb els alçaments revolucionaris i els episodis d'autonomia local que tingueren lloc a partir de la instauració de les Junes Revolucionàries municipals. Aquests episodis on la legislació urbanística militar fou, no només contrariada, sinó també temporalment abolida, feu que l'estament militar reaccionés de manera preventiva, arribant a acords amb els poders establerts i, a canvi de reconèixer els fets consumats, com ara l'enderroc de muralles o la construcció en zones polèmiques, aconseguiren frenar els processos, i en alguns casos, fins i tot, revocar-los. Tanmateix, si als anys 40 del s. XIX hi havia a Espanya 145 ciutats considerades places fortes, al Sexenni Revolucionari jo només en quedaren 80.

²⁹² L'ordenança del 1839 capacitava al cos d'Enginyers per recaptar els tributs per finançar les obres de fortificació, així com la competència exclusiva de qualificar, proposar, projectar, calcular i dirigir totes les obres de fortificació. Aquestes prerrogatives romandran vigents fins al 1873. CORTADA i COLOMER, Lluís: *Estructures territorials, urbanisme i arquitectura poliòrcètics a la Catalunya preindustrial* vol. 2 (1998). Barcelona. Institut d'Estudis Catalans. 282-286

Durant les dècades centrals del s. XIX, es visqueren moments de reconeixement de la voluntat popular, i d'altres d'enduriment de les prerrogatives i l'autoritat militar en el control urbanístic.²⁹³ Tanmateix, com veurem, la legislació desamortitzadora primer -un cop el patrimoni militar es considerà patrimoni nacional, previ traspàs de la propietat-, i l'avenç de la legislació urbanística en matèria d'eixamples acabaren per minar la resistència dels militars a l'hora de protegir els perímetres emmurallats. Les respostes més importants dels militars per canalitzar els canvis foren, però, els intents de canalitzar les peticions d'eixample mitjançant projectes d'extensió de la superfície emmurallada. En el cas català aquests projectes els encapçalaren la Brigada Topogràfica, encara que foren inaplicables i rebutjats en pro de concepcions urbanístiques de tipus obert i isotròpic. El concepte de *zonas polémicas* acabà per desaparèixer de la major part dels municipis catalans.

13.3. El context urbà de Tortosa a mitjans del segle XIX.

Al llarg de les següents línies exposarem una contraposició entre dels factors urbanístics o arquitectònics i la situació demogràfica de la ciutat i el territori circumdant. Amb això s'oferirà una panoràmica de les condicions socials que convertiren les necessitats d'eixample en un imperatiu per a la ciutat de Tortosa de la segona meitat del s. XIX.

13.3.1. Distribució demogràfica de la ciutat i el seu territori. Pautes evolutives.

Segons les dades subministrades pel *Diccionario* (Taula 8.1), el municipi de Tortosa, al 1848 albergava el 42,6% de la població del seu partit judicial, seguit molt de lluny per Ulldecona, amb un 9,9%, Alcanar, amb un 6,4% i Xerta amb un 5,06%. Curiosament, Amposta només representa un 3,5 % de la població, encara que en un breu període experimentaria un fort creixement degut als processos de colonització del delta de l'Ebre.

²⁹³ Respecte el paper de l'exèrcit com a garant de l'ordre públic, en un període marcat per pronunciaments i guerres civils, cal veure BALLBÉ, Manuel: *Orden público y militarismo en la España constitucional* (1985). Madrid Alianza. p. 193-225. Aquest autor identifica els estats de guerra i els períodes de suspensió de garanties constitucionals com l'eina bàsica per retenir i controlar les recurrents onades revolucionàries. Considerem la política urbanística una derivada d'aquesta tesi general.

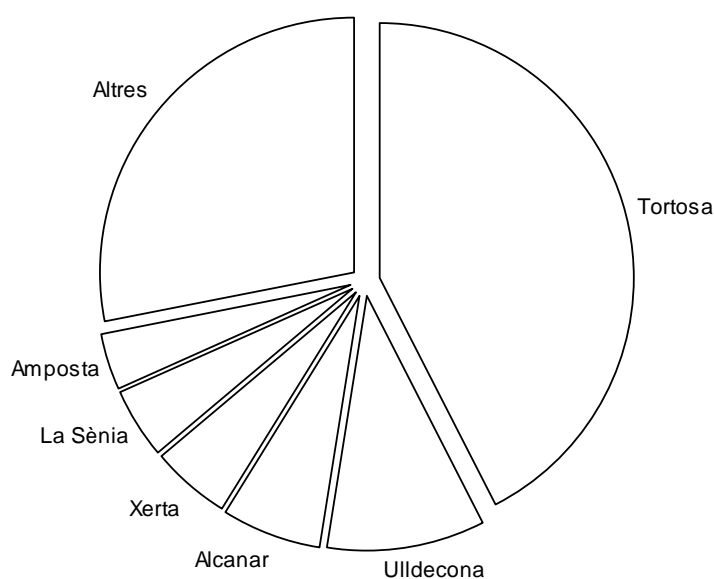
TAULA 8.1: Distribució demogràfica dels municipis del partit de Tortosa. 1849

	Veïns(1)	Ànimes(2)	Total	%
Tortosa	4.127	20.573	24.700	42,59
Ulldecona	1.145	4.617	5.762	9,94
Alcanar	704	3.022	3.726	6,42
Xerta	501	2.433	2.934	5,06
La Sènia	454	2.043	2.497	4,31
Amposta	357	1.674	2.031	3,50
La Galera	303	1.574	1.877	3,24
Tivenys	273	1.292	1.565	2,70
Santa Bàrbara	224	1.300	1.524	2,63
Godall	241	1.276	1.517	2,62
Ginestar	240	1.198	1.438	2,48
Benifallet	232	1.152	1.384	2,39
Perelló	231	1.141	1.372	2,37
Aldover	223	1.124	1.347	2,32
Mas de Barberans	215	1.098	1.313	2,26
S. C. De la Ràpita	191	919	1.110	1,91
Rasquera	115	560	675	1,16
Paüls	91	541	632	1,09
Alfara	94	495	589	1,02
Freginals		Sense dades		
Mas d'en Verge		Sense dades		
TOTAL			57.993	100

(1) Els veïns fan referència a les unitats familiars.

(2) Les ànimes, són els habitants comptabilitzats individualment.

GRÀFIC 8.1: Pes demogràfic dels principals municipis respecte la resta del partit judicial. 1849



FONT: *Diccionario* de Pascual Madoz, vol. XV; p. 47. Elaboració pròpia.

Malgrat que la instantània que ens brinda el *Diccionario* de Madoz, el més interessant és veure l'evolució diacrònica de la demografia. A tal efecte, es farà ús del treball sobre l'evolució demogràfica del Baix Ebre i el Montsià entre els s. XVIII i XIX realitzat per Emeteri Fabregat, qui actualitzà en base al treball de camp les dades que abans havia aportat Baila.²⁹⁴ De l'estudi de Fabregat ens fixarem en les grans tendències que afecten al creixement vegetatiu, ja que aquí ens interessa un còmput global del gruix poblacional que constitueix el subjecte històric de l'eixample tortosí. Igualment, el fet de ser un estudi demogràfic que contempla les fonts de parròquies d'ambdues comarques integrants del *partido de Tortosa*, ens permet aplicar-ho sobre el context regional que ja veníem resseguint amb les dades de Madoz.

Fabregat, pel període que ens afecta (1840-1900), classifica l'evolució de la sèrie del creixement vegetatiu en quatre períodes que resumim tot seguit:

- a) Fase del 1819 a 1832: Suposa el moment de recuperació demogràfica després de la forta caiguda que suposà la Guerra del Francès, tant en el factor natalitat, que es recupera amb una forta empenta després de qualsevol enfrontament bèl·lic, com des del punt de vista de la mortalitat, on ja s'evidencia una superació de les crisis de mortalitat que afectaven als pàrvuls en els contextos demogràfics propis de l'antic règim. Durant aquest període que l'autor defineix com de recuperació i fort creixement, es passa d'una mitjana de creixement vegetatiu en els primers anys del període de 398 persones més cada any a uns nivells de creixement que ja no s'assoliran mai més i que arribaren a les 699 persones més cada any durant els últims 6 anys del període. Aquesta fase té un creixement vegetatiu mitjà de 598 persones.
- b) Fase del 1832 a 1840. Aquí es produeix una interrupció del creixement vegetatiu causada per la crisi de mortalitat de la primera epidèmia del còlera del 1834, a més a més de la caiguda de la natalitat derivada de la primera carlinada. Cal dir,

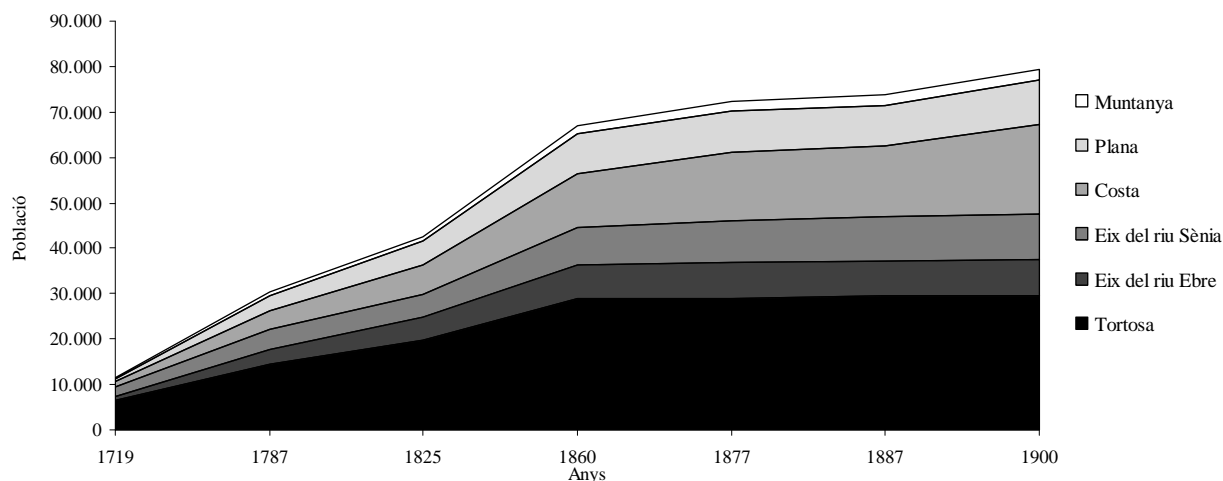
²⁹⁴ Mentre que el treball de Baila es centrava en la "època estadística" a partir del 1860, Fabregat aporta una interpretació de més llarga durada, en base als registres parroquials, fins aleshores no sistematitzats. BAILA, Miquel A: *Canvi Demogràfic i Econòmic al Municipi de Tortosa (1860-1991)* (1994). Tortosa. Centre de lectura de les Terres de l'Ebre. FABREGAT GALCERÀ, Emeteri: "Bateigs i enterraments: creixement demogràfic al Baix Ebre i Montsià als segles XVIII i XIX" a *Recerca* 8 (2005). Tortosa. Arxiu Històric Comarcal de les Terres de l'Ebre. p. 15-68. Aquest article presenta la síntesi de les conclusions de la seva tesina *L'evolució demogràfica del Baix Ebre i Montsià, 1701-1900: Treball de recerca dirigit per Rosa Nicolau i Nos*. 2002. UAB. (treball inèdit).

però, que a diferència de la guerra del Francès, aquesta guerra no va tenir uns efectes de mortalitat adulta tant elevats. El creixement vegetatiu mitjà del període fou de 358 persones.

- c) Fase del 1841 a 1862. És una fase d'estabilització on trobem per un costat el fort repunt demogràfic de la postguerra carlina, però, per altre costat, trobem les crisis de mortalitat de les dues epidèmies de còlera (1854-1855), a més de la baixada puntual de la natalitat del quadrienni 1844-1848. El creixement vegetatiu mitjà del període fou de 618 persones.
- d) Fase del 1863 a 1900. En aquesta fase ja s'accedeix a un règim demogràfic modern en la que ja s'aprecia una clara tendència a la disminució del creixement vegetatiu. Hi ha una primera subfase compresa entre el 1867 i el 1875 en la que s'aprecia una reducció intensa respecte el període anterior i una d'estabilització del 1876 al 1900 on ja trobem molt poques alteracions. Només és ressenyable l'epidèmia de còlera del 1885; a partir d'aquesta data, es troba una davallada contínua tant dels bateigs com dels enterraments. El creixement vegetatiu mitjà del període fou de 369 persones.

A nivell global, cal destacar, el fortíssim increment de població que protagonitzen les comarques del Baix Ebre i el Montsià, passant d'unes 11.000 persones al l'any 1700 a 79.380 al començament del s. XX. En segon lloc és ressenyable el desigual repartiment dels increments de població (gràfic 8.2). Fabregat detecta puntes de creixement als municipis de les planes, a les de l'interior primer (la plana de la Galera), i les de la costa (el Perelló o Sant Carles de la Ràpita i Alcanar) després. Més endavant, aquestes alteracions contribuiran a una pèrdua d'importància demogràfica de Tortosa que progressivament baixarà del 50 % de la població del seu partit judicial i es situarà al voltant del 40% al s. XX. Si bé és cert que el pes de la capital del partit judicial va decaure respecte el conjunt, no hi ha dubte que, en tant que un únic municipi, el seu pes específic continuaria sent hegemònic durant tot el s. XIX.

GRÀFIC 8.2: Distribució demogràfica de les comarques del Baix Ebre i el Montsià segons eixos de poblament. Segles XVIII i XIX.



Font: FABREGAT GÁLGERA, Emeteri: "Bateigs i enterraments: creixement demogràfic al Baix Ebre i Montsià als segles XVIII i XIX" p. 18. Elaboració pròpia.

En aquest gràfic es pot apreciar com el pes de Tortosa ratlla constantment el 50% de la població regional, però des de la segona meitat del s. XIX, la franja de població costera i de la plana guanyaren progressivament terreny, mentre que Tortosa s'estabilitza sobre els 29.000 habitants. Això es degut, a la confluència de diferents factors: el canvi de règim demogràfic, per un costat, i l'emigració ciutadana, per altre, especialment a la colonització agrícola de la plana deltaica i les planes de l'interior. Aquest període serà el moment en que es desenvolupen els barris perifèrics de la ciutat de Tortosa, mentre que a dins de la pròpia ciutat ja s'ha arribat al col·lapse i l'esclat revolucionari del 1868 posarà al programa polític l'enderroc de les muralles com a qüestió de primera necessitat.

TAULA 8.2: Distribució demogràfica de les comarques del Baix Ebre i el Montsià segons eixos de poblament. Segles XVIII i XIX.

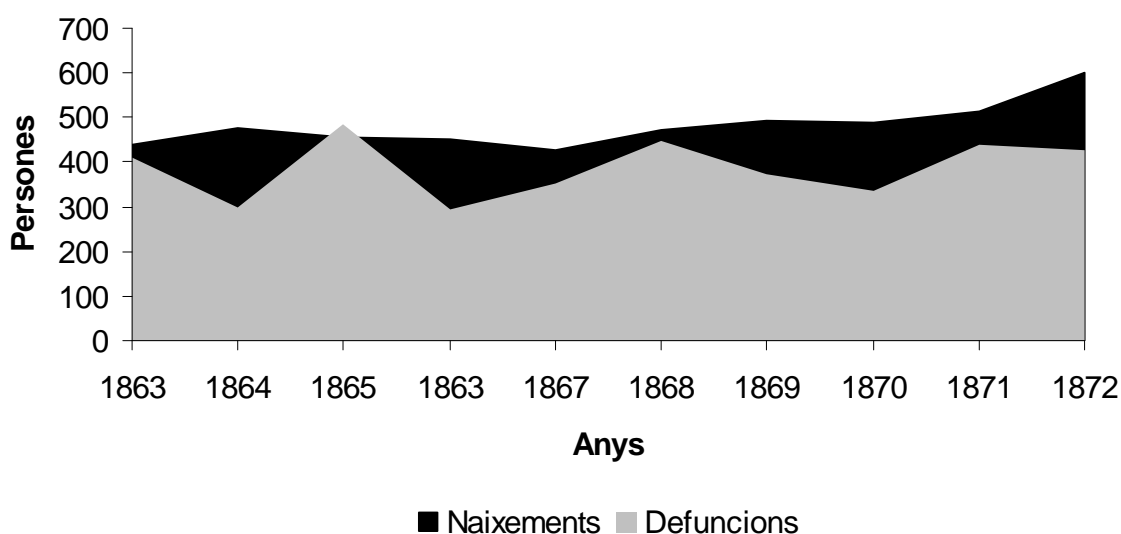
	1719	1787	1825	1860	1877	1887	1900
Tortosa	6.412	14.327	19.697	28.819	29.053	29.637	29.385
Eix del riu Ebre	1.104	3.290	5.090	7.581	7.887	7.567	8.056
Eix del riu Sènia	1.791	4.655	5.039	8.124	9.071	9.734	10.045
Costa	1.325	4.037	6.495	11.744	15.096	15.543	19.796
Plana	544	3.183	5.220	8.876	9.226	9.018	9.857
Muntanya	420	1.038	1.070	1.703	2.028	2.221	2.241

Font: FABREGAT GÁLGERÀ, Emeteri: "Bateigs i enterraments: creixement demogràfic al Baix Ebre i Montsià als segles XVIII i XIX" p. 18. Elaboració pròpia.

Fixem-nos ara en la població intramurs de la ciutat de Tortosa (gràfica 8.3). Durant el període per al qual ja tenim dades, Tortosa ja havia iniciat els processos de expulsió de població, tot creant barris extramurs, i disposant de població repartida entre les hortes de la immediatesa de la ciutat. Malgrat aquesta mesura d'alliberament de pressió demogràfica intramurs, l'habitabilitat de la ciutat començava a arribar a una situació crítica.

La pressió que existia en la població intramurs es pot apreciar millor amb les següents dades:

GRÀFIC 8.3: Creixement vegetatiu anual de la població intramurs de Tortosa (1863-1872).



FONT: AGA, fondo educación 14.2, top 31/8217. Elaboració pròpia.

Amb la gràfica 8.3 es pot apreciar clarament com els naixements eren netament superiors a les defuncions, tret de l'any 1865 que la font ens informa que s'hi produí una crisi de mortalitat arran d'un brot de còlera. Tenint en compte la situació de col·lapse en que ja es trobava la població, el sosteniment d'aquestes taxes de creixement només s'entenen a partir de la migració d'aquesta sobrepoblació als barris perifèrics, que, igualment verificaren les seves etapes de formació i creixement durant el s. XIX, especialment a partir de la fi de la primera guerra Carlina.

Des del punt de vista dels habitatges, els higienistes proposaven una ràtio de 40 m²/habitant per tenir garanties de salubritat. Tortosa, estava molt per sota d'això: Segons la memòria del projecte d'eixample de Vicent Peris (que més endavant abordarem en deteniment) Tortosa tenia 169.813 m² d'edificació, 1.770 edificis d'habitatges i 4.420 habitatges. De mitjana, per a cada edifici, només es disposava de 95,93 m²; per a cadascun dels 4.420 habitatges, 38,42 m², i per cada habitant dels 14.800 que viuen intramurs, 11,47 m². Segons el mateix arquitecte, la ciutat generava un nou habitant per cada 30,46 m² i en perdia un per cada 39,30 m².²⁹⁵

Per altra banda, hi ha el preu de l'habitatge. A alçades del 1873, Vicent Peris classificava els preus de lloguer segons quatre categories: les cases per a comerços pagaven 1.800pts/any, les cases per a classes acomodades, 1.050 pts/any, les cases de classes mitjanes, 360pts/any i les de les classes obreres, 120 pts/any.

Per valorar adequadament aquestes dades, fan falta estudis que perfilin millor els preus dels habitatges, per zones o carrers, ja sigui fent mostreig dels contractes d'habitatges (si mai s'arriben a obrir els registres de la propietat per a la investigació històrica), i, per altra banda, fer una investigació sobre els sous i el poder adquisitiu de les famílies, segons el seu estatus social o la feina que realitzaven. Així mateix, ara per ara, disposem d'aquestes xifres orientatives.

Per fer-nos una idea de la situació dels habitatges de les classes populars dins del perímetre urbà, no hem trobat millor descripció que la conservada a la topografia mèdica que realitzà el Dr. Vilà l'any 1891 *Estudio topográfico-médico de Tortosa y su*

²⁹⁵ AGA, fondo educación 14.2, top 31/8217. Tot seguit presentarem dades procedents d'altres fonts i d'elaboració pròpia que complementen aquesta informació, i la matisen en alguns aspectes.

término, per la qual va obtenir la menció honorífica al concurs de la Reial Acadèmica de la Medicina de Barcelona.²⁹⁶

Construcciones ya antiguas, en su inmensa mayoría, las de la parte llana de la población se encuentran muchas mas bajas que el nivel del suelo, que ha ido subiendo a consecuencia de las sucesivas inundaciones y reparaciones que las han seguido. El espacio disponible es escasísimo, y muchas con su ubicación no alcanzan a 5 metros cúbicos por persona de las que ocupan. Su ventilación, casi nula, y la poca que existe mas bien perjudicial pues que adosadas las casas no pueden las habitaciones tener otras aberturas que la de su frente, todas ellas pequeñas y dispuestas de tal modo que el tiro se establece de la puerta a las muchas veces única ventana y siendo la disposición de las casas de tal modo que es el corral donde se encuentran el mulo, el cerdo y las gallinas el que directamente recibe el aire de la puerta; los miasmas de aquel se esparcen por toda la casa, la qual, por lo general, está reducida a una pieza que sirve de cocina, comedor y punto de reunión de toda la familia, y otra tan solo separada por un tabique donde duren parte de la familia, distribuyéndose los restantes en la cocina, y no pocas veces en el corral. Tal es el espacio disponible para cuatro, cinco y en ocasiones hasta nueve y diez individuos.

Por lo contado que en tales habitaciones es inutil buscar retrete alguno, ni nada que lo semeje. El corral es el depósito de todas las inmundicias de la casa, de la cual muchas veces sólo esta separada por unos malos maderos.

Tals eren les duríssimes condicions d'habitatge amb que vivia la classe treballadora, la qual era la qui, moralment, més dret tenia a exigir un eixample, ja que, segons el propi autor, les cases que ocupaven les classes acomodades eren les edificacions més velles, però de caràcter senyorial on, com a mínim, l'espai i ventilació abundaven fins i tot en excés.

Pel que fa a la distribució socioeconòmica de la població per àrees de la ciutat vella (taula 8.3), podem fer una aproximació combinant la informació de dues fonts: per un costat el nombre absolut d'habitants per barri que ens proporciona l'obra de Fernàndez (1867), coetani al procés d'eixamplament de la ciutat, i per altra, les estadístiques de contribució per carrers i barris que trobem a l'amillament del 1874. Creiem que una diferència de 7 anys entre ambdues fonts no alterarà en excés la validesa de les interpretacions. Plantegem tot seguit les dades en un quadre i les representem sobre un croquis de la ciutat.

²⁹⁶ Biblioteca de la Reial Acadèmia de la Medicina de Catalunya. VILÀ OLIVA, Felip Santiago: Estudio topográfico-médico de Tortosa y su término (1891). Sig. Armari S Caixa XX, num 3. La descripció reproduïda es troba a la secció *Calles. Habitaciones. Edificios*, p. 35-37.

TAULA 8.3: Pressió demogràfica i contribució urbana per barris a la Tortosa prèvia a l'eixample urbà (1867-1874).

I				II				III		IV	V	VI
								Contribució	Contribució		Num de	
								Producte líquid	Producte líquid		contribuents	σ del que
								imposable	imposable		(repetits	contribueix
								íntegre (PI)	íntegre (PI)		inclosos)	cada solar
Extensió	Habitants	%	Cases	%	m²	Hab/Casa				Contrib		
(m²)					/hab					/Hab		
Barri 1	13.514	1.007	7,47	177	8,04	13,42	5,69	30.688	21.443,08	21,29	149	95,63
Barri 2	30.206	1.829	13,58	400	18,17	16,52	4,57	23.169	17.375,01	9,50	402	31,41
Barri 3	18.029	2.202	16,35	341	15,49	8,19	6,46	34.998	26.238,34	11,92	342	72,44
Barri 4	16.057	1.003	7,45	191	8,68	16,01	5,25	20.212,31	14.858,70	14,81	191	54,22
Barri 5	18.789	3.140	23,31	283	12,86	5,98	11,10	9.534	7.272,25	2,32	286	11,49
Barri 6	12.163	1.043	7,74	119	5,41	11,66	8,76	31.326,66	23.920	22,93	119	149,85
Barri 7	18.931	1.224	9,09	192	8,72	15,47	6,38	15.623,66	11.676,81	9,54	199	53,64
Barri 8	12.892	938	6,96	186	8,45	13,74	5,04	10.488	7.769,19	8,28	190	33,82
Barri 9	30.762	1.086	8,06	312	14,18	28,33	3,48	8.236	6.055,35	5,58	232	9,30
TOTAL	171.343	13.472		2.201		12,72	6,12	184.276	136.609		2.110	

NOTES:

I: L'extensió s'ha calculat a partir del perímetre aproximat dels carrers que agrupa cada barri segons l'amillament del 1874 i aplicat sobre cartografia digital geolocalitzada, tenint en compte els límits urbans de l'època. No s'ha descomptat la superfície dels carrers ni els espais públics.

II: Contribució (producte íntegre): Valor absolut dels immobles.

III: Producte líquid imposable: No s'ha tret del resum, es tracta d'un càlcul propi on d'entrada s'hi descompten, no només les millores per reparacions, sinó també els avançaments realitzats. No correspon amb el PLI del resum de l'Amillament.

IV: El càlcul està fet a partir del PLI de la columna III.

V: Dada de còmput propi en base al número de registres de la font. S'ha contemplat no repetir cases que donen a dos o més carrers però sí que es repeteixen contribuents. És a dir, si un contribuent té dos immobles, és comptabilitzat com 2 contribuents.

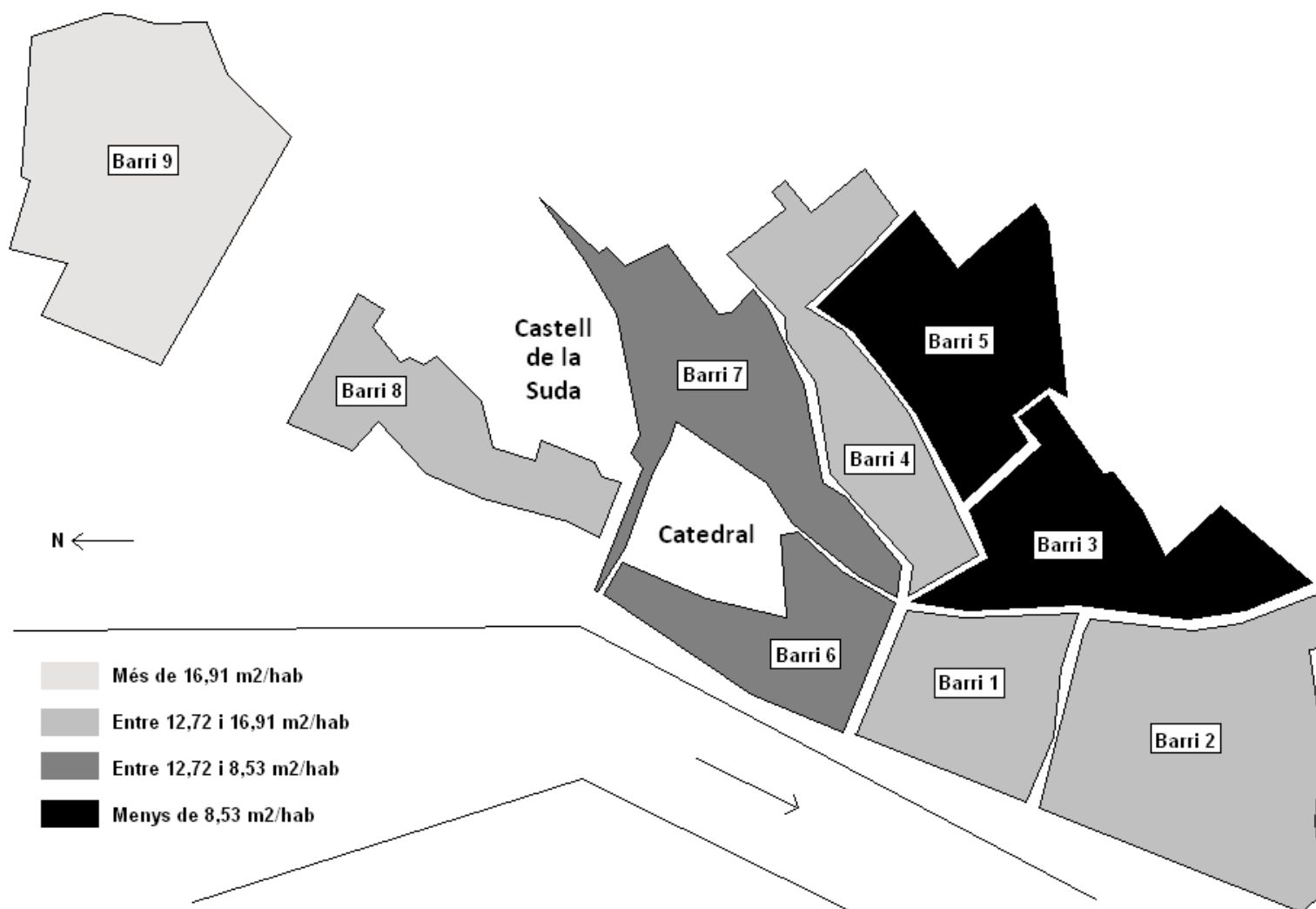
VI: La estadística de dispersió es basa amb les dades de la columna III.

A totes les columnes sobre la contribució, cal dir que no s'hi comptabilitzen els edificis que no contribueixen, com ara els edificis de titularitat pública i els edificis religiosos.

FONT:

Elaboració pròpia a partir de l'AHCTE, fons municipal, top 1980 *Amillament de Tortosa, Tom ciutat*. 1874. FERNÁNDEZ, Daniel: *Anales o Historia de Tortosa, desde su fundación hasta nuestros dias* (1867). Barcelona. Establecimiento tipográfico de Jaime Pons. p. 236-237. RODRÍGUEZ, Obdulio; GONZALEZ DE LOS RIOS; *Guía de Tortosa* (1900, 2a. ed) Tortosa. Establecimiento tipográfico de Emilio Cantero. p. 31-40; Elaboració pròpia.

FIGURA 8.1: Croquis de la distribució per barris de la Tortosa intramurs. m²/habitant. 1867.



FONT: Elaboració pròpia a partir de l'AHCTE, fons municipal, top 1980 *Amillament de Tortosa, Tom ciutat*. 1874. FERNÁNDEZ, Daniel: *Anales o Historia de Tortosa, desde su fundación hasta nuestros días* (1867). Barcelona. Establecimiento tipográfico de Jaime Pons. p. 236-237. RODRÍGUEZ, Obdulio; GONZALEZ DE LOS RIOS; *Guia de Tortosa* (1900, 2a. ed) Tortosa. Establecimiento tipográfico de Emilio Cantero. p. 31-40.

La informació condensada en la taula 8.3 ve a complementar la diagnosi de la situació urbanística de Tortosa als anys immediatament precedents de la construcció de l'eixample. Així, i en comparació amb les dades presentades a la memòria de l'arquitecte Peris, podem contrastar dues dades força similars: Peris informa d'un total de 1.770 edificis, quan nosaltres en registrem, a través, de l'amillament, 2.201. Per contra, malgrat no especificar l'extensió habitable intramuralles, i havent nosaltres fet un càlcul aproximat en base a software georeferenciat, coincidim força pel que fa al càlcul de la pressió de m^2 /habitant entre 11,47 i 12,72, espai objectivament insufient per mantenir unes condicions d'habitabilitat del nucli urbà.²⁹⁷

Si entrem en l'anàlisi per barris, l'estadística més important és la de metres quadrats per habitant. D'aquesta estadística, la pitjor situació se l'emporta el barri cinquè. Aquest barri, a més de concentrar un major nombre de població per casa és, a la vegada, qui té una contribució més baixa. Aquests són els indicis més evidents del fet de ser el barri on s'habiten les classes més desfavorides, tant pel que fa a l'espai com en la qualitat de les cases. La desviació típica d'aquest barri és el registre amb un número més baix (veure taula 8.3), la qual cosa reforça l'argument de homogeneïtat de les condicions d'habitabilitat del barri pobre. Creiem que les condicions no podrien diferir gaire de les del barri 9, el del call del Remolins, però les estadístiques, quantitativament n'amaguen degut als amplis espais sense edificar que hi havia.

Per contra, les zones de la ciutat vella més afavorides, pel que fa a els m^2 /habitant, eren, gairebé a parell el barri 2, el barri 4 i el barri 6. La interpretació dels dos primers cal matisar-la degut a que bona part de l'espai disponible al barri 2 estaven les instal·lacions militars de les muralles del Temple i el passeig de la ribera.

Així mateix, el barri 4 millorà considerablement gràcies a la construcció de les primeres cases de l'eixample del Rastre, de construcció recent, malgrat comptar amb bona part de la part alta del carrer Montcada.

²⁹⁷ Cal tenir en compte que nosaltres no hem contemplat el factor de l'elevació de la ciutat, can no disposem d'aquesta informació i, òbviament, tampoc classificada per barris. Les primeres referències al nombre d'edificis i la seva quantificació en funció dels pisos que tenen, no la trobem fins a la publicació del *Diccionario* de Riera i Sanz al 1887 (un cop l'eixample ja s'estava construint) i ni tan sols en aquest moment desagrega la informació per municipis ni barris, ja que realitza un còmput global de les cases del partit de Tortosa. Tanmateix, és de denotar que al Partit Judicial de Tortosa, eren majoria els edificis de dos pisos (6.177), seguits dels d'un sol pis (4.788), dels de 3 pisos (3.911) i finalment els de més de tres pisos (1.293). RIERA, Pablo: *Diccionario geográfico, estadístico, Histórico, biográfico, postal, municipal, militar, marítimo y eclesiástico de España y sus posesiones de ultramar* Tom X (1886). Barcelona. Imprenta y libreria religiosa y científica del Heredero de D. P Riera. p. 593.

Tot i que el tercer barri en rànquing per espai seria el barri 7, el desnivell d'aquest barri fa que la qualitat de les cases empitjori, tal i com es pot apreciar a la columna de les contribucions. Per això, considerem el barri amb millors condicions, el barri 6, el qual tot i tenir 4 m² menys per habitant, disposa del carrer de la Rosa, un dels eixos de la ciutat on hi havia erigits la major concentració de palaus senyorials, i la resta de carrers foren els principals afectats per les alineacions. A més, l'orografia del terreny es prestava a erigir cases de major altura. Així doncs, aquest barri, destaca per ser el qui pagava una taxa de contribució per habitant més elevada, i a la vegada, disposava del major índex de dispersió en quant a diferència de contribució. Lògicament, aquesta última dada respon a la contribució dels palaus.

Si valorem els resultats per funcionalitat, caldria destacar el barri 1, on s'hi concentrava els establiments comercials, hi havia la plaça de la font i la plaça de la Constitució, la qual havia esdevingut el nou epicentre social i comercial de la ciutat. L'elevada desviació típica de les contribucions del barri es devia a les diferències entre pisos dels mateixos edificis, encara que si hom mira la contribució per producte íntegre, veurà que és el lloc amb una major contribució gràcies a que bona part dels baixos estaven ocupats per establiments comercials o de serveis.

Analitzar amb més profunditat la situació dels barris passaria per disposar de dades de més detall, especialment qualitatives en allò referent a les unitats d'habitatge, la qual cosa ens permetria desagregar les dades de la columna de cases. Donat que no hem pogut trobar informació d'aquesta naturalesa, caldria substituir-ho per un anàlisi dels preus de lloguer, fet que passaria per realitzar un estudi monogràfic de la qüestió.

En definitiva, cal considerar una ciutat amb uns preus de l'habitatge en ascens, una creixent pressió demogràfica, i amb una majoria de les cases de la classe treballadora velles i amb males condicions higièniques. Front això, és lògic que el tema de l'eixample es plantegés tan bon punt s'havia assolit la primera gran fita urbanística de la Tortosa decimonònica: col·locar el ferrocarril a la part de l'eixample que pràcticament inutilitzava el principal front emmurallat de la ciutat.

Eixamplar la ciutat aglutinava voluntats, tant des del punt de vista especulatiu, propi d'aquelles classes que estaven disposades a participar dels beneficis de les revaloritzacions dels terrenys, com d'aquelles famílies que aspiraven a trobar un

habitatge amb millors condicions i a un preu més assequible. Tal unió de voluntats, va propiciar la decisió política per emprendre els procediments de tipus polític i administratiu per assolir l'eixample, abans de que la situació es convertís en un polvorí revolucionari.

Per altra banda, disposem d'informació de l'augment de construccions fora de les muralles, però dins del radi de les 1.500 vares que constituïen l'àrea de zones polèmiques de la ciutat de Tortosa. Malauradament, no s'ha pogut localitzar documentació coetània a la de les dades que tot just acabem d'analitzar, però així mateix reforcen la idea general. Viure a l'horta perifèrica de la ciutat o als barris situats just al límit d'aquest perímetre protegit, era una opció plausible per als habitants de la ciutat. La font és la *Relación de caserio* que periòdicament l'enginyer militar en cap de Tortosa havia d'enviar a la Comandància d'Enginyers de l'Exèrcit de Catalunya, a Barcelona. Disposem de dades entre el 1843 i 1861.

Independentment de la distribució que es presenta al quadre següent, el que és ressenyable és que entre 1843 i 1861, les edificacions fora a l'àrea del perímetre emmurallat varen créixer un 50%, sent aquestes construccions, en un a immensa majoria, il·legals o erigides sense els permís corresponent de l'autoritat militar.

TAULA 8.4: Edificacions erigides dins del perímetre de les zones polèmiques de Tortosa entre 1843 i 1861.

	1843	1847	1850	1851	1857	1860	1861
Edificis construïts amb o sense permís en un radi de 1.500 vares segons àrea.							
Front del Cap de Pont	212	232	196	196	201	202	220
Horta del Temple	62	62	90	90	92	99	110
Horta del Rastre i Remolins	5	2	79	79	79	80	86
TOTAL	279	296	365	365	372	381	416
Edificis adherits a la muralla							
Cortina entre els baluards de Crist i Sant Joan	3	3	3	3	3	3	3
Cortina que uneix els baluards de Sant Joan i el Temple	3	3	3	3	3	3	3
Cortina entre el castell i la porta del Rastre	5	5	5	5	5	5	5
Cortina de Remolins que mira al riu			9	9	9	9	9
TOTAL	11	11	20	20	20	20	20
TOTAL EDIFICIS EN ZONES POLÈMIQUES	290	307	385	385	392	401	436

NOTA: La distribució aquí presentada no és la original de la font. La font presentava una categorització més precisa, indicant les cortines de fortificació de referència de cada casa, que nosaltres hem simplificat i agrupat per facilitar l'anàlisi i la comparativa, ja que hi havia importants diferències de classificació entre els informes dels anys 40 respecte els dels anys 60. Igualment, els criteris de comptabilització variaren substancialment entre els diferents anys, com es pot apreciar en el còmput per zones.

FONT: ACA, Comandància d'Enginyers, 591, 2547. *Relación de caserio comprendido dentro de las 1.500 varas de la fortificación correspondiente*. Elaboració pròpia

13.3.2. El sistema de forts i muralles, i el vell traçat urbanístic.

En aquest epígraf presentem una breu descripció, acompanyada de cartografia de l'època, on apareixen els principals elements del sistema defensiu de la ciutat que limitaven el creixement urbà, així com enumerarem les línies de projecció urbana tradicional que impulsaren el creixement intramurs.

13.3.2.1. Els trams de les muralles.

Es tracta d'un sistema de murs, baluards i revellins que encerclaven la ciutat per tots els fronts, encara que, com veurem, no tots els fronts de la ciutat eren compatibles amb el creixement de la superfície urbana. Per fer-ho, utilitzarem el nomenclàtor i la classificació per fronts que segueix El *Diccionario* de Madoz, però ens valdrem de descripcions i anàlisis de l'entramat defensiu procedents d'estudis més moderns. Cal advertir, però, que la que es presenta tot seguit no pretén de ser una descripció exhaustiva, ja que únicament es persegueix obtenir un reconeixement topogràfic bàsic amb el que ubicar els elements arquitectònics que s'enderrocaran, i en cap cas resulta necessari aprofundir en els aspectes d'enginyeria militar que, per altra banda, són summament importants però que ja han estat estudiats per altres autors.²⁹⁸

El *Diccionario* divideix el perímetre emmurallat en cinc fronts que podem resseguir a la figura 4.5: Des del Baluard de Sant Pere fins a la Torre de la Careta; des del Torreó de la Careta fins les Avançades del castell de Sant Joan; des de les Avançades fins al baluard de la Victòria; des del baluard de la Victòria fins al Baluard de Crist i des del baluard de Crist fins al de Sant Pere.

- a) Des del Baluard de Sant Pere fins al torre de la Careta.

Aquest és el que els tortosins coneixien com el front del riu, doncs transcorre al llarg de tota la façana fluvial de la ciutat en direcció contracorrent a la del riu. El baluard de Sant Pere està integrat al complex defensiu de la zona del Temple, últim dels sectors que

²⁹⁸ BAILA, Miquel. A: "Baluards i revellins: el bastiment d'un nou sistema defensiu a la ciutat de Tortosa (segles XVII i XVIII)." a *Cuadernos de geografía*, 63. 1998. pp. 81-101. Entre les línies d'aquest article es poden apreciar distribuït per fronts i fases de construcció el progressiu sistema de modernització de l'estructura defensiva amb el que es va basir la ciutat de Tortosa, especialment arran de dos principals episodis bèl·lics de l'època moderna a Catalunya: la Guerra dels Segadors i la Guerra de Successió.

aquí abordarem. El baluard de Sant Pere cobria la zona més dèbil de l'antiga muralla medieval, i acabava en una petita torre en arribar al riu.

Aquesta funció defensiva venia a complementar la del baluard, més petit, conegut com el baluard de l'Esperó que directament arribava al llit fluvial i que tenia orígens medievals. Des d'aquest irrompia la muralla almenada fins arribar al Pont de Barques. Aquest tram, es remunta, com a mínim, a la Guerra dels Segadors i venia a protegir un element tant important com la llotja, el port fluvial i les drassanes.²⁹⁹

Des d'allí i fins a la interconnexió amb el mur de la Cortadura no hi havia cap interrupció del mur, a excepció del pas que s'obria al pont de barques. A partir de la interconnexió amb el front de la Cortadura, el front emmurallat s'apartava del meandre del riu i a l'angle que hi deixava respecte la riba s'hi alçava la bateria de Sant Nicolau amb posicions per a l'artilleria. Finalment, aquest front s'acabava amb la torre del Riu (o de la Careta, com diu Madoz), el qual ja formava part integral del front septentrional de la ciutat, conegut com el del Vimpesol.

A aquest front Madoz també incloïa el Cap de Pont, ubicat a l'altra riba. El defineix com un fortí-revellí defensiu cobert per una contraguàrdia amb fossat i camí cobert. L'estructura fou construïda i destruïda diverses vegades, degut a l'intens foc que rebia sempre en cas d'atac. Per aquest motiu fou objecte de millores, ampliacions i reconstruccions de tota mena. De fet, el present treball mostra com el primer projecte d'eixample consisteix, en essència en l'ampliació d'aquest fortí per encabir-hi la població que Tortosa no podia absorbir. L'estructura del fortí, tal i com arribà al s. XIX, es remunta al s. XVII i es estava format per dues mitges llunes contraposades entre si i que donaven l'esquena al riu. L'exèrcit borbònic, primer, i els destacaments napoleònics, després, l'enfortiran, i el decoraran amb escuts i portalades però mai fou capaç de contenir cap atac. L'autèntica defensa de la ciutat sempre fou el mateix riu, de pas impracticable al llarg de tot l'any.

b) Des del torreó de la careta fins les avançades del castell de Sant Joan.

Aquest sector, d'entre tots els que anomena en Madoz, potser és el més divers, doncs comprenia tot el sector septentrional de la ciutat. Aquesta zona, juntament amb la

²⁹⁹ BAILA, Miquel: *La ciutat de Tortosa. Evolució de l'espai urbà*. (1999). Vinaròs. Antinea. p. 128-129.

meridional, era la part de la ciutat més ben protegida per les construccions defensives, doncs no hi havia pràcticament accidents naturals que la protegeixin de la mateixa manera que ho fan les muntanyes o el riu als altres fronts.

En primer lloc destacava l'estructura composta del Vimpesol. Aquesta contenia la porta d'entrada a la ciutat pel nord, i d'allí s'estenia la carretera que es dirigia cap a les poblacions riberenques de la part esquerra del riu: Bítem, Tivenys i Benifallet. Si hom es posicionava des de la Vilanova de Remolins, trobaria primer el tram de muralla almenada del s. XIV (construïda durant la guerra dels Dos Peres) entre la torre del Riu i la Torre Grossa de Remolins, aquesta última encara avui conservada i que ha esdevingut la imatge més icònica del barri. La porta que parteix aquest tram, coneguda com la porta del Vimpesol, estava més protegida per la mitja lluna que cobreix l'entrada des del barranc del Cèlio (o de Remolins) fins la bateria de Sant Nicolau, que ja s'ha descrit a l'altre sector. Aquest imponent front fortificat s'anomenava la bateria d'Alfaro.

El segon sector que composava aquest front era el sector defensiu intern reconegut pel nom genèric de la Cortadura. Aquest front era, potser, la reminiscència del tancament altmedieval de la ciutat per la cara nord. Bàsicament, la seva funció era tancar el turó de la Suda fins al riu. El compon un curt tram de muralla, la Cortadura pròpiament dita, la qual naixia i moria en dos petits baluards: el semibaluard de les Bruixes, adjacent al turó de la Suda, i el baluard del Riu, del qual ja se n'ha parlat al descriure el front fluvial. Igualment, la porta de Remolins està revestida per una nova estructura defensiva del s. XVIII amb camí cobert i glacis, el qual es coneix com l'esplanada de Remolins. Aquesta esplanada serà un dels sectors reivindicats com espais d'eixample intramurs, donat que estava erm i presentava unes condicions òptimes per traçar-hi carrers. No obstant, per raons militars, la seva urbanització topirà amb moltíssima resistència i, serà un dels últims llocs on s'hi traçaran carrers i s'hi construiran cases.

Per últim, cal fer esment al fortí de Tenalles. Una de les dues grans avançades de la ciutat. El fortí de Tenalles estava -i està- ubicat extramurs, però exercia una important funció d'avançada per als atacs provinents del nord, ja que aquest front fou durament castigat durant la guerra de Successió. Sabent de la seva pròpia fragilitat, els mateixos militars borbònics, encapçalats pel duc d'Orleans, es van afanar en cobrir-lo d'altres possibles atacs. Es tractava d'un element totalment exempt de la resta de fortificacions i

estava ubicat al cim del turó que separa la vall del riu de la vall del barranc del Cèlio, al nord est de la ciutat. Tenia forma de punta de fletxa i presentava un sistema de baluards, fossats i trinxeres similars a les de les avançades de Sant Joan. Segons Madoz, estava preparat per allotjar-hi 100 homes amb magatzem de queviures, cisterna i polvorí. Defensivament presentava un primer reducte amb espitlleres amb planta triangular.

c) Des de les Avançades fins al baluard de la Victòria.

El que tot seguit es descriurà serà el front de gregal, constituït per dos sectors clarament diferenciats: les avançades de Sant Joan i el sistema defensiu del Rastre. Les avançades de Sant Joan cobrien l'altiplà que sobresortia entre el barranc de Remolins i el barranc del Rastre (la casuística del qual es tractarà en deteniment al llarg del present capítol). Aquest fortí, un dels més importants de la ciutat, es comunicava amb la resta de defenses per un tram de muralla provinent de la torre de Remolins que superava el desnivell de la vall del barranc, i amb la doble bastida provinent del castell de la Suda.

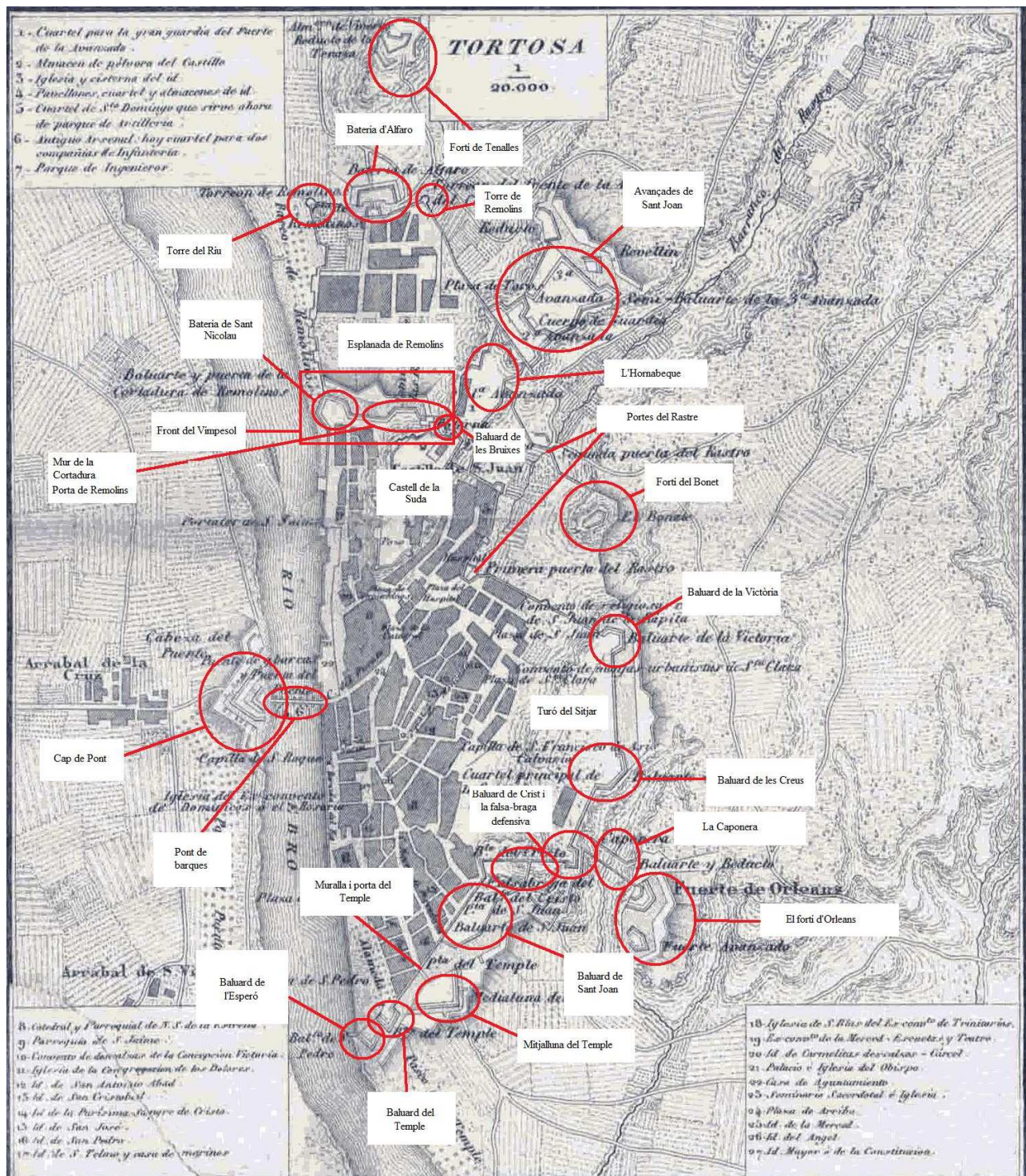
Les avançades pròpiament dites estaven composades per dos elements: en primer lloc hi havia l'*Honabeque*. Segons Baila i Pallarés, l'*Honabeque* era una fortificació composada per dos mitjos baluards de planta poligonal units per un pany de muralla formant una mena d'U.³⁰⁰ Aquest sector seria ampliat al s. XVIII per un nou front fortificat que mirava cap a l'est; tenia forma irregular i acabava amb forma de punta de fletxa. Ambdós complexos estaven comunicats per passadissos subterranis i disposaven d'estances importants. La potencia defensiva d'aquesta avançada reduïa lleugerament el paper defensiu del castell de Sant Joan, el qual podia encabir les habitacions per al governador, cavallerisses per a 300 homes, pavellons per a oficials i rebost de queviures, pou i polvorí.

Si avancem vers migjorn ens trobem amb el barranc del Rastre que discorre direcció est-oest cap al riu. Aquest barranc dibuixa un congost més pronunciat que els de la resta de barrancs de la zona, i les seves avingudes tenen una virulència d'efectes desastrosos per la ciutat. A sobre, aquest barranc estava interromput per les muralles de la ciutat. En primer lloc topava amb la porta exterior del Rastre. Aquesta porta obre pas entre el tram

³⁰⁰ BAILA, Miquel: *La ciutat de Tortosa. Evolució de l'espai urbà*. (1999). Vinaròs. Antinea. p. 242.

de muralla que comunica el flanc sud de l'*Hornabeque* amb el reducte del Bonet, un petit fortí que precedia de l'estructura defensiva del turó del Sitjar. La peculiaritat d'aquest front era que contenia una doble línia de fortificació, ja que des de l'*Hornabeque* també sortia una de les dues bastides que l'unien amb el turó de la suda. Des d'allí, la muralla havia de fer un angle estrany per sortejar el convent de Sant Domènec i l'antic cementiri fins arribar a la segona porta del Rastre, que donava pas al carrer de la Vall. Des d'aquesta porta fins la connexió amb el turó del Sitjar, era el tram de muralla del s. XIV coneguda com la muralla interna del Rastre, la qual tindrà un clar protagonisme al moment d'aboradar la qüestió de l'eixample del Rastre.

FIGURA 8.2: Destacat dels elements defensius de Tortosa segons l'Atlas de España y sus posesiones de Ultramar. Francisco Coello de Portugal i Quesada. 1858.



FONT: Arxiu CoAC. Ref. 54B-3. Elaboració pròpia.

d) Des del baluard de la Victòria fins al baluard de Crist.

Aquest front que defineix Madoz potser seria més adequat anomenar-lo senzillament el complex del Sitjar. El turó del Sitjar és una elevació important del terreny a la zona de xaloc de la ciutat. S'alça sobre el barri de Santa Clara (s'hi accedia des del portal de Tarragona o Santa Clara) i el de Sant Blai i albergava les casernes militars, just al lloc que avui dia ocupa l'hospital Verge de la Cinta.

Defensivament consta de tres baluards: el de la Victòria, el del Sant Crist i el de les Creus (també podien ser referits com el del Carme –perquè ocupava el lloc del convent de les carmelites- el del Sant Esperit i el de les Creus, segons el plànol de Beaulieu del 1648).

El de la Victòria i el de les Creus estaven coberts per una mitja lluna força imponent comparable a la del Vimpesol, mentre que el del Sant Crist, que mira cap a Xaloc, ja anava precedit pel fortí d'Orleans, del qual actuava com una avançada més. A l'interior, i mirant cap a la ciutat s'alçaven les casernes militars, les més grans del complex, i una bateria que cobria l'avantguarda del turó. Si hom es fixa amb el fortí del Sant Crist, aquest, malgrat que en planta no ho aparentés, era un fortí de grans dimensions i d'alçada considerable, i al seu interior albergava encara l'estructura circular d'una de les torres que componien el flanc baix-medieval del turó del Sitjar.

Pel que fa al fortí d'Orleans, aquest enllaçava a través d'un doble pany de muralla molt similar al que unia el castell amb les avançades de Sant Joan, però que fou eliminat al construir-se la carretera de la Simpàtica a començament del s. XX. Construït després de caure la ciutat durant la Guerra del Successió, tenia una planta triangular i un reducte amb nou boques de foc; servia per controlar el cim lateral, no fortificada i que habitualment ocupaven les forces agressores.³⁰¹

e) Des del baluard de Crist, fins al de Sant Pere.

Aquest era el front defensiu més potent de la ciutat, ja que la protegia de la gran plana fluvial que continua cap al sud. Aquesta circumstància obligava a que fos també la zona

³⁰¹ BAILA, Miquel: *La ciutat de Tortosa. Evolució de l'espai urbà*. (1999). Vinaròs. Antinea. p. 258.

emmurallada amb més elements concentrats, que gairebé es podria anomenar capes de defensa. En primer lloc s'hi trobava el tram de mur que va des del fortí del Sant Crist fins la porta del Temple (dita així perquè estava adjacent a l'antiga església de l'Ordre del Temple, aleshores utilitzada com a polvorí).

L'última torre d'aquesta muralla es troba protegida pel baluard de Sant Pere, que ja ha estat comentada en el primer front. La segona línia de defensa la constituïa la falsa-braga que salvava el desnivell entre aquell fortí i la població, la qual encara pot ser observada avui dia al capdamunt del carrer Teodor González, des d'on comencen les escales que et porten a la cara posterior de l'hospital Verge de la Cinta. Al nivell de les cases, la falsa-braga donava pas al baluard de Sant Joan. Aquest protegeix amb artilleria la porta del Temple, i per això també sol ser conegut com la contraguàrdia. I des d'allí mateix apareixia el revellí del Temple, amb forma de punta de fletxa i que constituïa la línia de xoc contra les agressions externes, és a dir, la tercera línia de defensa. Aquest revellí protegia fins l'angle que mirava al riu del baluard de Sant Pere.

13.3.2.2. L'entramat urbà a mitjans segle XIX.

Intentar descriure la ciutat per dins és molt més complex. Per molt que hom s'estengui en una descripció d'aquesta mena sempre resulta insuficient per copsar una realitat urbana. Donat que el present capítol està centrat amb l'urbanisme, ens centrarem especialment en l'estructura de l'entramat urbà, així com el carreratge que albergava l'anell emmurallat descrit anteriorment. També cal dir que no es seguirà una descripció guiada sota criteris geogràfics sinó per eixos de creixement tradicional, la qual cosa dóna a entendre molt millor el desenvolupament amb que la ciutat ha arribat a mitjans del s. XIX.

El nucli primigeni de la ciutat el constitueix l'eix format pel turó de la Suda, la catedral i el Pont de Barques. De fet, la topografia així ho sembla indicar, ja que salvats per l'elevació natural del terreny que ocupa la catedral, tots els altres flancs estan amenaçats per les aigües: el riu Ebre per ponent, el barranc del Cèlio pel nord i el barranc de Remolins pel sud, quedant una àrea urbana força restringida situada a l'ombra del turó de la Suda i les seves faldes.

Així, tal i com afirma Madoz, el nucli primigeni el prefiguren la portalada del Romeu, mirant cap a llevant i el portal de la Rosa, mirant cap a migjorn. Quan la ciutat creix, ja en plena edat mitjana i es tracen els nous perímetres emmurallats, la ciutat guanyarà una gran quantitat d'espai, de fet, tot el que ocuparà fins al s. XIX. Aquest nou espai es basa en el tancament del barranc per la muralla interna del Rastre i l'obertura del carrer de la Vall. Aquesta operació, certament molt arriscada, anirà acompanyada per la construcció d'una important obra hidràulica, poc estudiada malauradament, la de la claveguera medieval que intentarà –sense gaires resultats– drenar el barranc i portar-lo cap al riu. Des de la porta del Rastre, la muralla medieval s'unia amb el turó del Sitjar, quedant aquest protegit, i per tant urbanitzable, fins al punt de poder-hi encabir intramurs l'església del Temple.

La superació de la muralla oriental de la ciutat obrirà el Carrer de la Vall (paral·lel al carrer de la Mercè, que enllaçava intramurs amb el carrer de la Rosa fins al portal homònim) i permetrà obrir-hi la plaça més gran existent fins aleshores, la del Hospital. D'aquesta manera, s'urbanitzarà més enllà del convent de Sant Jaume i Sant Maties, i es formarà el que serà el barri del Rastre i el de Santa Clara, a partir de l'important convent del mateix nom, amb la plaça de Sant Joan, situada a les fal·des del turó del Sitjar. Cal dir que ja existia poblament des d'època islàmica al barri conegut com el garrofer, però era poblament extramurs, que amb la construcció de les noves muralles quedarà inclòs dins la ciutat, tot possibilitant-ne el creixement i integració amb els nous carrers.

Per altra banda, també s'obria un nou eix de projecció vers el sud, la prolongació del carrer Croera, paral·lel al riu Ebre. Aquest nou eix fluvial possibilitarà el desenvolupament de la indústria, ja que el desembarcament de productes i mercaderies serà més fàcil i l'activitat nàutica i comercial florirà al voltant del port, la llotja i les drassanes. També serà força important per a la ciutat la fiscalització del pas pel pont.

Del nexa entre aquests dos eixos de creixement sorgirà amb la important via de la ciutat medieval i moderna: el Carrer de l'Àngel (amb la seva imponent font gòtica), i el carrer Sant Blai. Al carrer de l'Àngel hi desembocarà el carrer Montcada i el Carrer Mercaders, provinents del Rastre, tot unint l'àmbit comercial i industrial de la ciutat amb les zones habitades del Rastre, Santa Clara, i més al sud, el barri del Garrofer. Del carrer Sant Blai, cap al riu, trobem el barri dels pescadors a l'extrem sud-occidental,

unit al carrer de l'Àngel a través del carrer d'en Carbó, el carrer dels Canvis, carrer Botiguers de la sal, la peixateria, la llotja i el port amb les drassanes.

La ciutat també creix riu amunt. El carrer Croera, quan passa entre el turó de la Suda i el riu esdevé carrer Santa Anna, primer, i carrer Sant Jaume, després, fins arribar a la muralla de la Cortadura. Més enllà de la Cortadura, creixerà la Vilanova de Remolins amb el call jueu i la moreria.

Aquesta breu descripció de l'entramat urbà basada amb la reproducció que fa Baila i Pallarés del plànol de Tortosa del 1642 i del dibuix d'en Van den Wijgaerde del s. XVI ens demostra que els eixos de creixement urbanístic ja estaven clarament projectats aleshores, i que el que s'estimarà fer al s. XVIII i especialment al segle XIX, com aquest treball intentarà demostrar, en serà una continuació a l'escala de les necessitats derivades del creixement demogràfic.³⁰²

Si ens fixem en els aspectes formals, cal que fer un salt de 200 anys i ens tornem a ubicar a la Tortosa que descriu el Diccionario. Les guerres de l'edat moderna i sobretot les dels inicis de la contemporània produïren fortes transformacions tant a l'edificació com a l'estructura defensiva, fent-la més potent, ocupant més espai i constrenyent una població que, com hem vist, a alçades del s. XVIII ja començava a créixer i a tenir problemes d'espai.³⁰³

Madoz ens mostra una ciutat tortuosa, sobrepoblada i amb ganes d'eixamplar-se. Les cases, malgrat ser fortes fruit de l'abundància de pedra a les canteres de la ciutat (d'aquí el desenvolupament de la indústria de la construcció) ja no responen als criteris higiènics de la lògica il·lustrada. Madoz ens parla d'un total de 2.524 cases d'entre 3 i 4 pisos d'alçada mitjana, construïdes de pedra fins al primer pis, i d'obra els pisos superiors, emblanquinades amb calç.

Els carrers, en la seva gran majoria eren angostos, cosa que s'explica degut a que els grans eixos que anteriorment em esbossat tampoc eren rectilinis, i per tant la tortuositat dels carrers i la concentració de les cases era una qüestió greu. A més, els carrers

³⁰² BAILA, Miquel: *La ciutat de Tortosa. Evolució de l'espai urbà*. (1999). Vinaròs. Antinea. p. 152-153.

³⁰³ Sobre els indicis de creixement demogràfic i urbanització tant dins de la pròpia ciutat com fora, durant el s. XVIII, cal veure l'article FABREGAT, Emeteri: "El creixement urbà de Tortosa: 1730-1750" a *Recerca*, 2. 1997. p. 29-51. En aquest article s'hi exposa, no només els vectors d'expansió urbana projectats al s. XVIII, sinó també les fòrmules legals emprades, que casualment foren les mateixes que s'utilitzà per a la colonització agrícola de les planes interiors del Baix Ebre i Montsià.

estaven mal empedrats i eren excessivament estrets per a permetre-hi trànsit rodat. Només els eixos que ja s'han comentat estaven en unes condicions acceptables: el carrer de la Ciutat (el carrer Croera més enllà del pont de barques) on hi havia el consistori al palau Oliver de Boteller, la plaça Nova, també coneguda com la plaça de la Constitució, porticada, i el carrer Montcada, com a artèria urbana i nucli d'habitatges de les grans personalitats de la ciutat i, per tant, lloc de pols polític. Finalment, el carrer de la Llotja també estava en bones condicions, doncs era necessari tenir-hi bons accessos per poder-hi accedir, encara que al s. XIX, la llotja era un magatzem militar.

A sobre, els eixos urbanitzats estaven ocupats amb una alta concentració de 4 convents de religiosos, 3 de religioses i 15 esglésies i capelles, sense comptar la catedral.³⁰⁴ Amb la desamortització de Mendizábal, alguns d'aquests edificis foren ocupats parcialment, especialment les estances del clergat regular, i es construïren cases però es respectà les seves esglésies. De la mateixa manera, cal dir que rarament els convents foren utilitzats per crear edificis, sinó tot el contrari, els convents eren reconvertits en autèntics palaus de la classe benestant que vivia amb espai de sobres, mentre que la resta del poble s'amuntonava i malvivía entre els estrets i foscos carrers de la ciutat.³⁰⁵

D'altres edificis religiosos foren utilitzats per l'Ajuntament per aportar equipaments a la ciutat, com és el cas de l'escola d'instrucció elemental situada al convent desamortitzat de Nostra Senyora de la Mercè, al carrer homònim. No obstant, la major part dels edificis desamortitzats van anar a parar a mans dels militars, els quals progressivament anaven reubicant-se per la ciutat i venent les antigues dependències. Un cas clar d'això serà el seu rol en la gestació de l'eixample del Rastre, com usufructuaris de les dependències de l'església de Sant Domènec.

³⁰⁴ Segons el cens de Floridablanca, a Tortosa l'any 1787 hi havia 6 convents masculins, on hi habitaven 182 persones i 3 de femenins amb 98 persones més. AHCTE, fons municipal, papers. Top 5915. *Enumeración General de los Vasallos del Rei Nustros Señor (que Dios guarde) residentes en esta ciudad de Tortosa y su término en cumplimiento de la orden de S.M.*

³⁰⁵ Sobre la reutilització dels edificis desamortitzats a Tortosa, veure QUEROL, Antoni: "La ciutat de Tortosa: La desamortització, noves funcions i usos urbans" a MARTÍNEZ, Tomàs; PRADILLA, Miquel Àngel; QUIXAL, J. Manuel (eds.): *Terres de cruïlla. Estudis sobre les comarques de la diòcesi de Tortosa* (2013). Benicarló. Onada Edicions. 431-444.

13.4. La gestació de l'eixample urbà de Tortosa.

Explicat el context ideològic, social i econòmic del període i descrit el context urbà en el que irromp la necessitat d'eixample urbà, cal ja introduir-se en la qüestió urbanística a la ciutat de Tortosa. Fins que els eixamples foren una realitat, la ciutat va haver de superar diferents fases en les que irrompen els diferents projectes urbanístics d'eixamplament de la superfície urbana. Van topar en dificultats de tota mena, oposició política i forts impulsos en moments de revolució política. Aquesta n'és la seva història.

13.4.1. El primer projecte d'eixample urbà. La quimera d'un eixample tancat.

El dia 2 de juny del 1843, el ple municipal de la ciutat de Tortosa elevà una carta dirigida al govern de SM per a que els autoritzés a eixamplar la ciutat. Entre els motius que exposava era el fort creixement demogràfic experimentat i el paper dels constrenyiment urbà en els estralls dels brots epidèmics succeïts a la ciutat entre 1821 i 1824. Per evitar que aquella situació es repetís, van demanar que s'autoritzés a eixamplar la ciutat per la zona del Temple i el Cap de Pont.

Aquesta, considerem que és la primera petició formal d'eixamplar la ciutat dins del s. XIX, encara que, en aquell moment la institució competent en tals afers no era l'administració civil sinó la militar.

13.4.1.1. Els projectes d'Alemaný.

Tortosa era considerada plaça forta, i com a tal, disposava de la presència continuada d'un enginyer militar que controlés l'estat de les fortificacions.³⁰⁶ A alçades del 1847, l'enginyer comandant de la plaça de Tortosa era Francisco de Alemany, el qual estava

³⁰⁶ Tortosa era un dels 13 enclaus considerants dins dels Estats Majors de Plaça amb que comptava la Capitanía General de Catalunya, considerada aquesta ciutat com de primera classe (n'hi havia cinc, segons el RD del 13/09/1842). Disposava d'un governador, un sargent major, un ajudant segon i dos ajudants tercers, amb graduacions d'un mariscal de camp, 1 tinent coronel, 1 tinent i dos subalterns. Per aquest motiu, l'arma d'enginyers de l'exèrcit hi tenia presència, en tant en quant eren els responsables del manteniment de tota la poliorcètica de l'encalu. Per veure l'organització territorial de l'Exèrcit, veure les edicions anuals del *Estado militar de España é Indias*. Madrid. Imprenta Nacional.

sota les ordres del Director Subinspector de Barcelona.³⁰⁷ Alemany, va rebre la petició d'un informe sobre l'estat urbanístic de la ciutat de Tortosa arran de la petició que l'ajuntament havia elevat al juny del 1843 per a que se li permetés eixamplar la ciutat pel barri del Temple i el Cap de Pont. Alemany, a l'octubre de 1845, redactà un informe que avalava la petició d'eixamplar, fet que creia que era una necessitat urent d'aquella ciutat, però, des d'una perspectiva militar, es mostrà més moderat que el consistori, a l'hora d'ubicar l'eixample. Creia que eixamplar la ciutat pel Temple era inviable, no només pel bon estat d'aquelles defenses, sinó també pel fet de que, construir-ne d'unes de noves equivaldria a ampliar el front fortificat, i per tant, la plaça de Tortosa requeriria de més efectius per defensar-la en condicions.

Segons Alemany, el front del Temple, tal i com estava en aquell moment, ja requeria 10.000 homes per defensar-lo en condicions. En canvi, la proposta de creixement pel cap de Pont, segons el seu criteri era la proposta més adient, ja que al mateix temps que descongestionaria la ciutat, permetria augmentar les defenses de la ciutat per un flanc que estava poc protegit i que l'aparició de noves ravals a la perifèria urbana el feia progressivament més vulnerable. Per a Alemany eixamplar el cap de pont suposaria reforçar les bateries del Cap de Pont i avançar la protecció urbana de 400 a 600 vares de terreny en direcció al camp.

Amb la valoració positiva d'Alemany, la proposta passà al Capità General, qui examinà la proposta i es disposà a demanar els recursos de què l'ajuntament disposava per realitzar aquelles obres, i encomanà a l'enginyer de Tortosa que enviés els plànols del projecte, seguint el que es contemplava a la Reial Ordre del 13/02/1845.³⁰⁸ Entretant, arribà a Tortosa la Reial Ordre del 26/11/1846, segons la qual, SM autoritzava un

³⁰⁷ Disposem d'una breu ressenya biogràfica de Jerónimo de Alemany (1815-?). Fill de Tortosa, entrà a l'Acadèmia d'Enginyers militars de Madrid l'any 1833. Arran de les seves destacades accions en la defensa de diferents places d'arreu d'Espanya durant la primera carlinada (especialment al front de l'Ebre i al Camp de Tarragona), va gaudir d'un fulgurant ascens. Com a enginyer, l'any 1842 formà part de la comissió encarregada de traçar l'eixample emmurallat de Barcelona, entre el 1850 i 1860 fou l'enginyer militar destinat a Tortosa, mentre formava part, al mateix temps de la comisió de defensa de les costes de Catalunya i les línies telegràfiques del Principat. Malgrat ser destinat, més tard, com a enginyer de places de Girona i Mallorca, mai abandonà el vincle amb la seva ciutat natal, de la que participà activament com a valedor davant el govern central i formà part de la Societat Econòmica d'Amics del País de Tortosa. BREA, Reynaldo: *Nota de Historia. Biografías*. Biblioteca AHCTE, ARM 81. p. 84-87.

³⁰⁸ La Reial Ordre del 13/02/1845 s'establí la normativa a seguir en el cas de considerar-se construir en zones polèmiques, que, cal recordar, correspona a un radi de 1.500 vares castellaness de perímetre respecte el recinte emmurallat d'una plaça forta. Aquesta llei, segons Nóvoa, fou la desposta als continus conflictes generats entre les autoritats civils i militars i propiciava un canal d'establir excepcions, o dit d'una altra manera, vehiculava una aplicabilitat laxa de la llei de zones polèmiques. NÓVOA, Miguel: "Reflexiones históricas sobre ingeniería y territorio en el litoral" a *Ingeniería y territorio*, 61. 2002. p. 97

eixample a Tortosa per la zona del Cap de Pont. Amb l'autorització del govern, el procediment que es seguí fou similar al que ja s'estava portant a terme a Barcelona amb la seva proposta d'eixample.³⁰⁹

Des de la Subinspecció catalana s'encarregà a Alemany que fes 3 models de projecte de fortificació per al cap de pont d'acord amb el model de *reductos acasamentados* de Markes. Sense més suport que el del mestre d'obres de Tortosa, Alemany va tenir preparats els plànols el 13 de març del 1848. Cal dir que sabem que aquest mateix any, Alemany fou substituït al seu càrrec per José Jiménez, el qual ja s'encarregà de realitzar les memòries i els pressupostos dels projectes d'Alemany (març del 1849).

³⁰⁹ Segons MURO, la Junta d'Obres de Barcelona havia sol·licitat al capità general, el Baró de Mier, el juny del 1838, un eixample de la ciutat, proposta que fou acceptada per Madrid amb la RO del 20/02/1839. Amb l'autorització, s'encarregà als enginyers militars de Barcelona l'elaboració de projectes de substitució de les muralles situades entre el baluard de Tallers i el de Junqueres, procés que havia d'anar finançat amb els Diners procedents de l'enagenació dels terrenys. A Barcelona, hi va haver un projecte de Francisco Martín del Yerro del mateix 1839, i un altre per part dels enginyers Luís Gautier i Francisco Albean del 1844.

MURO, José Ignacio: "Un plano para una nueva ciudad: La Brigada topográfica y de ensanche del Cuerpo de Ingenieros del Ejército" a *Ciencia e ideología en la ciudad. VOL I. Col·loquio Interdepartamental*. (1992). Valencia. Generalitat Valenciana. Conselleria d'Obres Públiques. p. 236.

TAULA 8.5: Pressupostos dels primers tres projectes de fortificació del Cap de Pont d'Alemanya. En Reals.

<i>Projecte 1</i>		
Extensió de terreny	2.428.500 peus ² ; 169.995m ²	485.700 rls
Fortificacions	3 fronts de 4 baluards circulars d'acord amb el sistema Carmontaigne. Terraplens de terra Torres de Markes a les goles dels baluards	3.316.700 rls
<i>Projecte 2</i>		
Extensió de terreny	27.975.500 peus ² ; 7,3 km ²	559.500 rls
Fortificacions	3 fronts de 4 baluards circulars d'acord amb el sistema Carmontaigne. Terraplens de terra. Torres de Markes a les goles dels baluards. Recinte molt més ampli que el primer projecte i elevat sobre el nivell natural. Escarpes i contraescarpes revestides i comunicades amb el pas de guàrdia amb escales.	8.095.500 rls
<i>Projecte 3</i>		
Extensió de terreny	3.697.500 peus ² ; 1 km ²	739.500 rls
Fortificacions	És el més diferent de tots. Baluards d'acord amb el sistema Coehorn. Camins de ronda coberts per grans places d'armes espillerades i unides a la contraescarpa per travesses amb artilleria disposada per protegir les ales dels baluards i semiblauards. Torres de Markes a les goles dels baluards.	8.103.500 rls

FONT: ACA, Diversos, Comandancia de Ingenieros, 471, 1379. Proyecto de ensanche de la plaza de Tortosa. Elaboració pròpia.

NOTA: El preu del sòl està capitalitzat en un 20%.

Els projectes de fortificació foren elevats des de Barcelona a l'Enginyer General i a la Junta Superior per a la seva valoració.³¹⁰ Cap dels projectes superà l'examen, i per aquest motiu encarregaren dos models de projecte més, així com un informe sobre

³¹⁰ Tots tres projectes consistien en la idea bàsica de realitzar una nova anella emmurallada a l'estructura defensiva existent del Cap de Pont. Per tant, tots tres projectes seguien una estructura radial. Les diferències entre projectes es donaven en el terreny defensiu i l'extensió de terreny que es contemplava emprar en l'eixample.

l'augment de valor que havien de guanyar els terrenys que restarien dins dels nou recinte emmurallat del cap de pont.

Els projectes nous foren elevats a la sotscomandància al juny del 1850, i a alçades del desembre, ja estaven els plànols, la memòria i els pressupostos a la taula de la Junta de la sotscomandància.

TAULA 8.6: Pressupost dels projectes de José Jiménez. 1850. En Reals.

Conceptes pressupostats	Projecte 1	Projecte 2
Reducto dosoglanino cubierto	1.570.370	-
Nou cap de pont	-	15.700.000
Recinte General	1.111.600	2.432.200
Baluarts	-	1.602.410
Casernes	-	2.835.580
Cortines	1.045.000	1.080.790
Caponeres	731.500	1.556.690
Torres de Markes	14.323.980	-
Mitjes llunes	-	767.980
Reductes de la plaça d'armes	-	326.190
Reducte de la sortida del pont	-	3.203.480
Fronts de reducte aspillerat	390.350	-
Obres menors	-	3.319.620
96 jornals	-	768.000
Indemnitzacions	-	300.000
Imprevistos	-	710.000
Caramala que franqueja el camí militar	21.900.000	x
TOTAL	41.072.800	34.602.940

FONT: ACA, Diversos, Comandancia de Ingenieros, 471, 1379. Proyecto de ensanche de la plaza de Tortosa. Elaboració pròpia.

De nou, les propostes elaborades des de Tortosa no foren acceptades, i es determinà que un projecte com aquell s'havia de dissenyar a través de la Brigada Topogràfica.³¹¹

³¹¹ Aquest fou el mateix resultat que succeí a Barcelona; Muro argumenta que els projectes que havien elaborat els enginyers barcelonins, a efectes de la Junta deliberativa del subinspector i la de l'enginyer general, mai consideraren projectes seriosos, doncs ni eren bons plans, ni s'havien realitzat les medicions amb l'exactitud necessaria. Segons aquest autor, fou el principal motiu pel que Zarco del Valle encarregà la creació de la Brigada Topogràfica, que s'encarregà, no només de modificar-lo d'acord amb les pressions de l'ajuntament de Barcelona, sinó també reformulà el prjecte i alçà cartografia del nucli urbà complete per tal d'estudiar les possibilitats de defensa de les futures fortificacions, i compaginar-ho amb les hipòtesis de dinàmica de creixement urbà de la ciutat. Tot plegat projectà el procés d'elaboració del projecte entre el 1846 i 1847.

MURO, José Ignacio: "Un plano para una nueva ciudad: La Brigada topográfica y de ensanche del Cuerpo de Ingenieros del Ejército" a *Ciencia e ideología en la ciudad. VOL I. Col-loquio*

Arran de la suspensió dels treballs a Barcelona per part de la Brigada topogràfica, el Subcomandant encomanà a aquesta que es dediqués al projecte d'eixample tortosí.³¹² La Brigada Topogràfica, dirigida pel Tinent Pera i el Coronel Garcia estigué a Tortosa durant la segona meitat del mes d'abril del 1851, i al maig del mateix any, el Coronel Ramon Garcia presentà el projecte i els plànols de la seva proposta d'eixample, projecte del qual el *Diccionario* de Pascual Madoz se'n feia ressò quan afirmava que *si se lleva a cabo el ensanche de la ciudad por la otra parte del rio, cuya autorización tiene concedida el Gobierno, se llegará a formar una poblacion de las mas notables*.³¹³

Prèviament, però, al 28 d'abril, Manuel Ramón García signà l'acord amb l'Ajuntament de Tortosa, presidit per l'alcalde Antonio González, segons el qual, l'Ajuntament es comprometia a donar suport a aquell projecte, el qual es costejaria a partir dels arbitris municipals que podrien anar dirigits a tal efecte i amb altres facilitats que el govern concediria.

El projecte d'Eixample de Ramon Garcia superava en escriu el que Alemany havia concebut arribant fins ben a prop de Jesús i Roquetes. Des del Cap de Pont sortien les principals avingudes que unien l'esplanada sud del cap de pont amb les places d'armes dels fortins dels baluards. Segons el plànol que presenta el projecte de l'any 1852 (figura 8.4) hi havia dues avingudes, una de les quals desembocava a una plaça quadrada des d'on es bifurcava amb dues avingudes radials més. Les tres avingudes, doncs, comunicaven la plaça del pont amb les tres portes que es proposen per entrar a

Interdepartamental. (1992). Valencia. Generalitat Valenciana. Conselleria d'Obres Públiques. p. 237-239.

³¹² A Barcelona, el debat sobre l'enderroc de les Muralles s'havia inaugurat amb el pamflet de Monlau *Abajo las murallas* del 1841, i de fet, el programa d'eixample obert havia sumat voluntats fins i tot en sectors conservadors com el de Jaume Balmes. Però a nivell polític, la fractura entre progressistes i moderats del 1843 va frenar el debat d'enderroc de les muralles. Tanmateix, a partir del 1848 es produïren les circumstàncies adients per a que la demanda es tornés a plantejar: per un costat, Barcelona va veure arribar el ferrocarril a Mataró, es va inaugurar l'Institut Industrial de Catalunya –que asumia les demandes d'espai de la indústria- i, en tercer lloc, la primera meitat dels anys 50 Barcelona va compatir amb l'acció decisiva de Pascual Madoz, primer com a Governador Civil, i després com a Ministre d'Hisenda (1854 i 1855 respectivament) i amb Ildefons Cerdà com a Diputat a Corts pels partits liberal i progressista. Tot aquest cúmul de circumstàncies a favor d'una ciutat oberta tombaren els projectes d'eixample tancat a Barcelona.

MAGRINYÀ, Francesc: "El ensanche y la reforma de Ildefonso Cerdà como instrumento urbanístico de referencia en la modernización urbana de Barcelona" a *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y ciencias sociales*, vol XIII, num. 296 (3). 2009. sota l'epígraf *La revolución industrial y las nuevas tecnologías de la comunicación como motores de un cambio de modelo urbano marcado por la higiene y el transporte*.

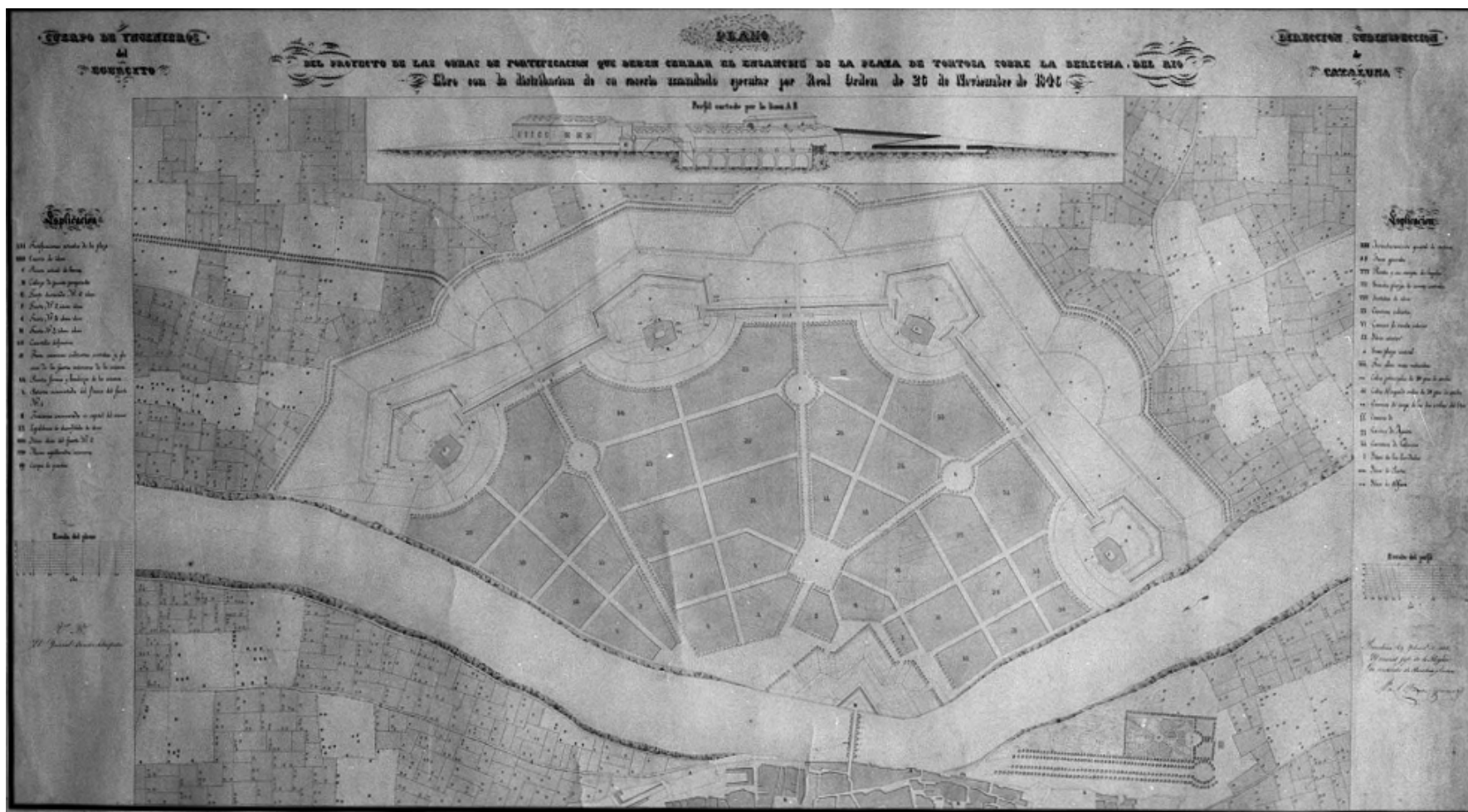
³¹³ MADOZ, Pascual: *Diccionario*. vol XV, p. 49

l'eixample, just a les goles (als passeigs de ronda dels quatre fortins) que presideixen la nova fortificació.

Tot entrant des de fora, cada carrer et situava a unes places circulars des d'on sortien els primers carrers perpendiculars a les vies principals i que arriben fins al riu aprofitant la convexitat del meandre al seu pas per Tortosa. Això dibuixava un total de 36 illes de cases de superfície minvant a mesura que hom s'aproxima al cap de pont. Les avingudes principals, segons Baila i Pallarès, havien de tenir uns 80 peus d'amplària (21m) i els secundaris –o perpendiculars als mateixos– uns 30 peus, 8m.³¹⁴

³¹⁴ Op. cit. BAILA i PALLARÉS, p. 333.

FIGURA 8.4: Projecte d'eixample del Cap de Pont de l'enginyer Ramon García. 1852.



FONT: ACoAC. 54B-21

Tanmateix, aquest eixample arribà massa tard. Les propostes d'eixamples tancats havien estat durament combatudes a Barcelona, on seguint el lema de *Abajo las murallas* que ja havia posat en solfa l'higienista Monlau³¹⁵, l'enderroc de les muralles fou un dels punts de mira de les diferents bullangues revolusionaries que els militars, lluny de llegir de manera crítica, reprimiren sense miraments, com ara el bombardeig d'Espartero contra Barcelona del 1842, o el pronunciament de Prim i Milans del Bosch un any més tard.

Aquells esclats revolucionaris, simultanis a tota Europa, donaren peu al qüestionament generalitzat de la política urbanística en mans dels militars i aparegueren noves concepcions tant polítiques, econòmiques i urbanístiques que superaren totalment el plantejat fins aleshores.³¹⁶

A Barcelona existí un fort debat entre tècnics militars i civils, entre els que destacà Ildefons Cerdà i les accions de la *Brigada* a la ciutat comtal foren suspeses a partir del 20 de març del 1851. La fi del debat sobre l'eixample tancat es produí al 1853, quan l'Ajuntament i les forces vives de la ciutat de Barcelona pactaren un programa de tres punts: eixample il·limitat, propietat municipal dels terrenys de les muralles i passeig arbrat enlloc de perímetre fortificat.

Aquesta organització, tanmateix, continuà existint per Tortosa, però la impossibilitat de acumular fons per iniciar les obres tingué el mateix efecte que el seny de Cerdà. La qüestió s'endarrerí anys i anys fins que el projecte d'eixample del Cap de Pont morí per mort natural al 1854 amb el pronunciament d'Espartero.

³¹⁵ MONLAU, Pere Felip: *Abajo las murallas!!!. Memoria sobre las ventajas que reportaria Barcelona, y especialmente su industria, de la demolición de las murallas que circuyen la ciudad* (1841). Barcelona. Imprenta constitucional.

³¹⁶ Malgrat tenir un to excessivament laudatori, potser degut al fet de publicar-se en una edició de la revista Barcelona quaderns d'Història dedicada al 150è aniversari de l'eixample de Barcelona, García-Bellido i Mangiagalli presenten les figures de Pascual Madoz i Ildefons Cerdà com els elements clau que possibilitaren la modernització de Barcelona des del punt de vista polític i social. Per un costat, atribueixen a Madoz l'argúcia de solucionar a cop d'enderrocs muralles i de creixement urbà, els problemes que s'havien unificat i havien ocasionat, en el cas local, els avalots revolucionaris: donà feina als obrers en atur pel problema de les selfactines; oferí espai i sòl a bon preu per al desenvolupament industrial; i en tercer lloc, aconseguí impulsar-ho tot plegat amb un consorci de capitals municipals i privats basats en la promoció urbanística. Els autors arriben a qualificar l'actuació d'*aproach prekeynesià*. I en segon lloc, a Ildefons Cerdà li atribueixen el plantejament conceptual revolucionari que deixava enrere les solucions expansives limitades i apostava per un model de ciutat de possibilitats de creixement indefinit de caire isotròpic.

GARCIA-BELLIDO, Javier; MANGIAGALLI, Sara: "Pascual Madoz y el derribo de las Murallas en el arbor del ensanche de Barcelona" a *Barcelona. Quaderns d'Història*, 14. 2008. p. 166-169.

13.4.2. El primer eixample real. L'experiència del barri del Rastre.

D'altra banda, la ciutat encara disposava de zones on es podia optimitzar l'espai i alguns dels ciutadans propietaris s'acolliren a la llei del 17/7/1836 que permetia l'ampliació de sòl urbà destinat a eixamples, mercats o passeigs que millorin la salubritat i atenguin a les necessitats ciutadanes.

A Tortosa aquest espai que encara podia considerar-se hàbil per ser urbanitzat intramurs era un terreny que el senyor Manuel Maria de Córdoba disposava a la zona anomenada del Rastre. Era un espai comprés entre la muralla del segle XIV que baixava del fortí de la Victòria fins a la façana posterior de l'Església de Sant Domènec. Aquesta muralla al segle XVIII havia quedat obsoleta i s'havia creat des del mateix fortí de la Victòria un nou tram de muralla concèntric en direcció nord-est que passava pel nou fortí anomenat del Bonet; la nova muralla tancava pel fortí conegut com les Avançades de Sant Joan, la funció de les quals era cobrir el flanc posterior del turó de la Suda. En conseqüència va aparèixer un espai comprés entre les dos muralles que podia ser aprofitat per crear una ampliació al barri del Rastre (figura 8.5).

El propietari d'aquest espai era Manuel Maria de Córdoba i Miquel. Aquest personatge era un dels últims representants dels llinatges nobles de la ciutat.³¹⁷ De professió advocat i procurador fiscal del jutjat de primera instància de Tortosa, es caracteritzà per efectuar nombroses operacions financeres destinades a la compravenda de finques i una activa participació de les subhastes derivades de les desamortitzacions efectuades a diversos indrets (San Mateu, La Pobla de Benifassà, Aldover i Tortosa). Tanmateix el solar que es convertirà en el nou barri del Rastre l'havia heretat de la seva tia Joana de Córdoba.

Córdoba (nom de referència a partir d'ara) tramità els permisos per construir un barri en aquest terreny, sabent d'entrada que n'era un moment especialment propici, donat que encara romania present la influència dels contactes del seu germà, en Bonaventura de Córdoba, mort al 1854.³¹⁸,

³¹⁷ ROVIRA GÓMEZ, Salvador-J: *Els nobles de Tortosa al s. XIX* (2008) Valls. Cossetània. p. 67

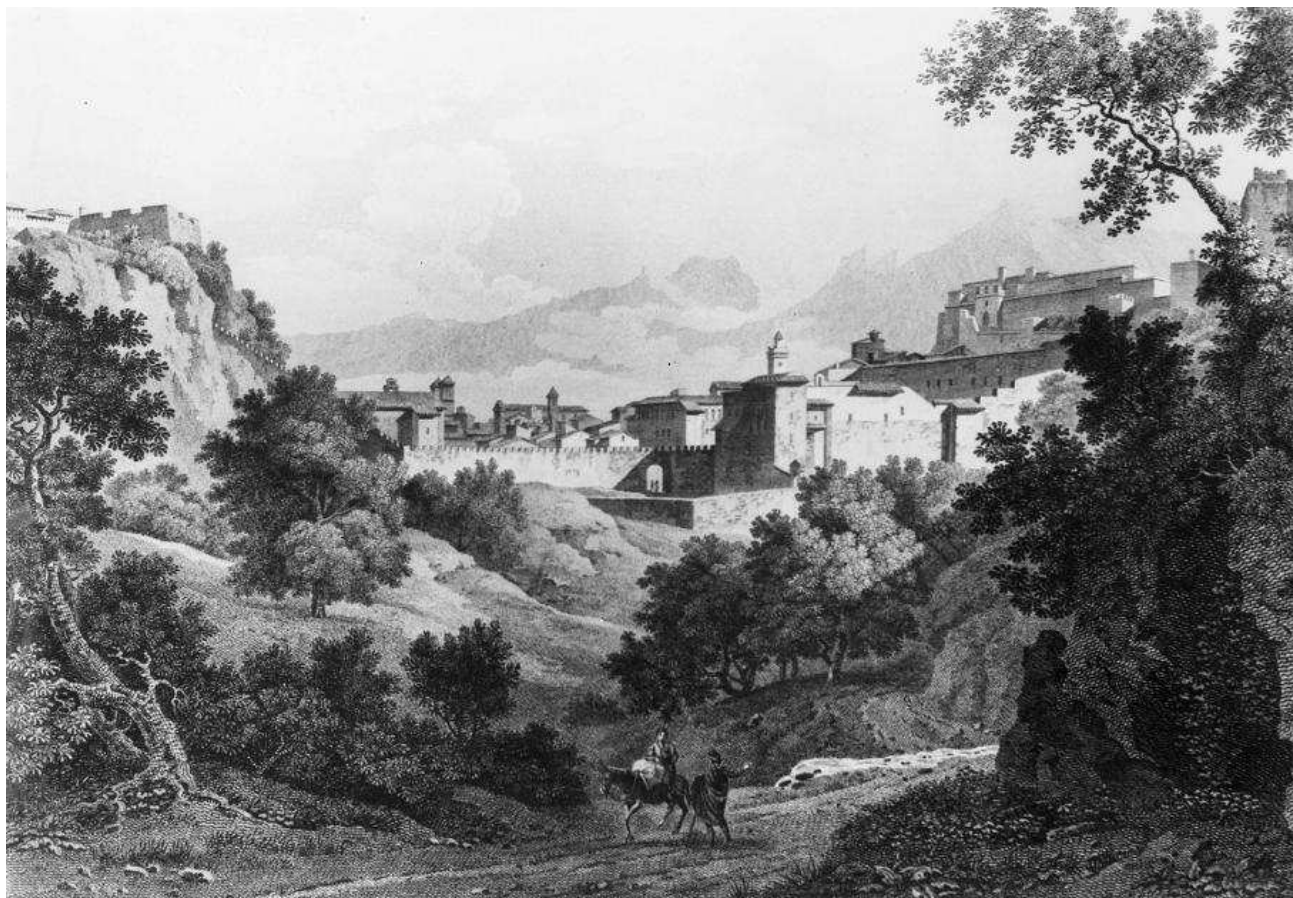
³¹⁸ En Bonaventura de Córdoba fou un personatge polític de primera línia al govern espanyol. Format en el Dret, i mereixedor de la Creu de Carles III, fou fiscal de la subdelegació d'hisenda de Barcelona, secretari de la *jefatura política* de la mateixa ciutat i síndic del seu ajuntament. Posteriorment, passà a ser fiscal del Suprem Tribunal de Guerra i Marina, Diputat a Corts pel districte tortosí. A l'últim tram de la seva carrera l'ocupà sent auditor de guerra honorari i magistrat de l'audiència territorial de València.

En la carta que dirigí el mateix Manuel de Córdoba a la Reina per a que accedís a la petició, donava una panoràmica força entenedora de tal i com estava la qüestió de l'eixample de la ciutat aleshores. Córdoba, a la seva instància, exposà que la ciutat estava en ple procés d'expansió, tant a nivell demogràfic, com comercial i industrial, i malgrat que la Reina aprovà el projecte d'eixample del 1847, el finançament del projecte de la Comandància d'Enginyers de l'exèrcit, en gran mesura, havia de recaure sobre veïns i propietaris, la qual cosa portà a una paràlisi del projecte que aleshores ja durava 13 anys.

Front aquella situació, els veïns s'havien vist obligats a abandonar el recinte fortificat de Tortosa i construir habitatges en els ravals extramurs, és a dir, al que avui coneixem com Jesús, Roquetes i Remolins, en perjudici de la defensa de la pla.

Morí a la capital valenciana el 1854. Bonaventura també destacà com a escriptor amb les seves obres *Historia de la vida militar y política de D. Ramon Cabrera* (1845) i *Notícia histórico-literària de Jaime Balmes*. Op. cit. Rovira. p. 66. i TAJUECO GALLARDO, Emilio: *El libro de los Diputados ó, Fisonomía del Congreso de 1851*. (1852). Madrid. Imprenta de D. E. TAJUECO. p. 463-464. Disposem igualment d'una petita ressenya panegírica juntament amb un gravat seu escrit per SABATER, Sinesio: "Don Buenaventura e Córdoba" a DD.AA. *Album biográfico Dertosense* (1892). Tortosa. Tipografía de Gabriel Llasat. P. 148-153.

FIGURA 8.5: Vista de la zona del Rastre. Laborde. 1806.



FONT: Arxiu CoAC. Ref. 54B-16

En aquests moments (principis dels anys 60 del s. XIX) tota concepció d'eixamplament de la ciutat encara anava lligada a un projecte de refortificació de la plaça, i per tant, tot eixample, no només no hauria d'entorpir l'estructura defensiva de Tortosa, sinó que l'hauria de millorar i adaptar-la per resistir els atacs de la maquinària de guerra més moderna. El principal argument de negociació de Córdoba era que no implicava cap variació en l'estructura defensiva, doncs sabia perfectament que l'avaluació dels enginyers militars determinarien en bona mesura la viabilitat del seu projecte urbanístic.

De fet, així fou. L'informe de la Comandància d'Enginyers de la plaça de Tortosa, datada al 14 d'agost de 1860 expressava la preocupació de les autoritats militars locals per un fet que es repetia cada cop que es produïa un buit de poder, la edificació il·legal

en els ravals extramurs.³¹⁹ Es produí en plena guerra del francès, amb el pronunciament de Riego i amb la primera guerra carlina. Amb aquestes edificacions, la comandància temia que l'enemic es pogués instal·lar en aquelles poblacions sota la seguretat que Tortosa no bombardejaria als seus ciutadans, especialment quan Jesús i Roquetes ja es troben al límit de les 1500 vares, límit d'abast dels canons.

Davant d'aquella situació, els militars van considerar un mal menor la creació d'un barri intramurs de Tortosa, que, si més no, frenaria l'emigració de tortosins als barris perifèrics i que, en cas d'assalt a la ciutat per la part septentrional, els nous carrers obligarien a trencar les columnes d'assalt i afeblir l'ofensiva sobre la muralla interior del Rastre. Amb aquesta avaluació, el governador militar en data del 15 d'abril de 1861 li comunicà la concessió de tal permís entre les antigues fortificacions nord-est i el fortí del Bonet. Un cop assolit el permís del Ministeri de la Guerra, Córdoba parcel·là aquesta finca en 13 solars per un import de 122.052 rals.

L'Ajuntament conscient de l'oportunitat que allò suposava, ràpidament va organitzar una comissió integrada pel tinent alcalde Joaquim Aragonés, el regidor Vicent Benet i els dos principals propietaris: Córdoba, qui ja ha estat esmentat, i Àngel Lluís. Aquesta comissió redactà un informe on es dictaminava els passos a seguir per realitzar el projecte; la construcció del barri passava per tres requisits:³²⁰

- a) L'enderroc de la muralla interna (la del segle XIV ja inservible on hi havia la segona porta del Rastre)
- b) Utilitzar l'espai de la muralla i el seus glacis per construir-hi una plaça pública que permetés la ventilació dels carrers i la millora de les condicions higièniques de l'Hospital de la Santa Creu que es trobava en aquell indret.
- c) Reconduir la direcció del barranc; la desaparició de la muralla i la canalització-abovedament del recorregut del barranc que evitaria les destroces tant freqüents provocades per les avingudes d'aquest.

Paral·lelament a tot això i en vista de l'empenta que tenia el consistori per tirar endavant el seu projecte, Córdoba volia demanar una altra petició per erigir un altre barri al lloc

³¹⁹ Expedient d'eixample del Rastre. ACA, Comandància d'Enginyers, caixa 471, 1378

³²⁰ AHCTE, Acords municipals 19-4-1861, caixa 11337

anomenat cementiri vell,³²¹ però aquest estava ocupat des de feia un any pels militars a la caserna de Sant Domènec, i de fet no l'abandonaran ja que a l'abril 1865 s'autoritzarà la construcció de la nova caserna a l'esmentat emplaçament.³²²

Acotades les prioritats per tal de construir el barri, el consistori va determinar aixecar plànols del nou barri i redactar la sol·licitud al Ministeri de la Guerra per enderrocar el tram de muralla que anava des del convent de Sant Domènech (des del 1838 feia funcions de parc d'artilleria) fins la Torre coneguda com “el joc de la Pilota”. Envien la petició al diputat provincial Bernardo Torroja. Els comissionats sabien que obtenir l'autorització per enderrocar un tram de muralla no seria un tràmit fàcil encara que des de l' Ajuntament es veien optimistes donades les recents experiències de Barcelona o Tarragona.

Tanmateix des de l'Ajuntament es decidiren ser cauts i enviaren, en primer lloc, els comissionats a parlar personalment amb personalitats que es sabien moure pels passadissos de la capital, com era el cas del general Prim, del qual sabien perfectament que tenia la suficient influència a Madrid com per aconseguir l'autorització requerida. Cal recordar que era el moment àlgid de les gestions a Madrid per aconseguir que el ferrocarril passés pels murs de la ciutat, de manera que els mateixos comissionats podien fer la feina sense gaires problemes afegits.

En segon lloc, també es dirigien a la Capitania General de Catalunya, a Barcelona, per tal de que, des d'allí, es posessin en contacte amb el Coronel Comandant d'Enginyers qui, a efectes pràctics, podia aconsellar o no l'enderroc. Si hom es fixa en el detall d'aquesta visita personal, podrà veure que està orientada a saltar-se l'autoritat intermèdia, el comandant de la província de Tarragona, qui en un informe ja contrariava la petició de l'Ajuntament de Tortosa. Ambdós contactes, el general Prim i el Coronel Comandant d'Enginyers van prometre als comissionats intervenir personalment per una resolució positiva de la petició, però aquesta es feu esperar.

Durant la primera meitat del 1862 no es va obtenir cap autorització des les instàncies competents. L'Ajuntament i els ciutadans afectats a títol personal enviaren missives

³²¹ Segons Madoz, aquest cementiri fou construït al 1804, però fou abandonat al 1841 i traslladat al Pla d'Abària degut a la seva mala posició i els perjudicis per a la higiene pública.

³²² AHCTE, Acords municipals 24-4-1865.

reclamant i demanant una i una altra vegada l'autorització de l'enderroc, però Capitania General només es pronuncià a l'agost del mateix any per denegar el permís³²³.

Malgrat això l'Ajuntament -i sobretot Córdoba- es decidiren a jugar a fets consumats i es procedí aquest cop a tirar endavant el barri amb muralla o sense. L'Ajuntament autoritza a Córdoba a iniciar les obres³²⁴ tot advertint-lo de que marqués sobre el terreny la prospecció de carrers i solars, que acceptés sota la seva responsabilitat la canalització d'aigües que passaven per sota d'aquells terrenys (que alimentaven les fonts públiques) i finalment que enviés el plànol perquè fos autoritzat pel Governador Civil.

Ja sigui per l'efecte desafiant de començar les obres d'un barri o bé per les gestions internes del diputat a Corts i del Coronel Comandant, el 22 de desembre del mateix any el Capità General autoritzava l'enderroc del tram interior de la muralla. Per altra banda faltava l'autorització del Governador Militar. Aquest no donaria el permís definitiu fins a la visita del Coronel Comandant d'enginyers el qual havia de verificar sobre el terreny la viabilitat de dit enderroc. Mentre el Governador de la província autoritzava el plànol presentat per Córdoba i es produïa la visita del Coronel Comandant d'enginyers ja estaven a finals de febrer del 1863. Fou llavors quan l'Hisenda Militar feu lliurament de la titularitat de les muralles a l'administrador de propietats de l'estat del partit judicial de Tortosa³²⁵, i aquest havia de lliurar-li a l'Ajuntament, tot seguint el model barceloní.

Un cop l'Ajuntament es feu amb la titularitat de les muralles, el consistori projectà l'elaboració dels pressupostos així com obrir una línia de col·laboració ciutadana per finançar l'enderroc. Els pressupostos preveïen una despesa de 9.951 rals³²⁶ entre l'enderroc i la igualació del terreny i un ingrés de 8.060 rals en concepte de venda de materials; a més la línia de la col·laboració ciutadana fou força satisfactòria en tant i en quan s'obtingueren 550 rals³²⁷, així com propostes d'alguns veïns els quals s'encarregaven d'assumir els costos de l'enderroc del tram de muralla que passava per davant de la seva façana, sempre i quan l'Ajuntament els cedís una part del terreny de dita muralla³²⁸.

³²³ AHCTE, Acords municipals 28-8-1862.

³²⁴ AHCTE, Acords municipals 24-11-1862.

³²⁵ AHCTE, Acords municipals 23-2-1863.

³²⁶ AHCTE, Acords municipals 10-4-1863.

³²⁷ AHCTE, Acords municipals 16-3-1863.

³²⁸ AHCTE, Acords municipals 20-4-1863.

Aprovats els pressupostos pel governador civil, ja tot estava preparat per a la convocatòria de la subhasta i per a que els contractistes oferissin ofertes per portar a terme l'obra. Les ofertes es feren esperar i es va haver de donar una prorroga per a que algú s'oferís. Finalment s'avingué a la convocatòria Vicent Baldrich, el qual, un cop acceptà les condicions d'enderroc i les indicacions de l'enginyer militar, es procedí, per fi a la feina.³²⁹

A partir d'aquest moment, i durant la resta de la segona meitat de l'any, arribaren les primeres peticions d'obres per alçar habitatges a l'espai del nou barri. Es pot dir que l'any 1864 és l'any que el Rastre pren forma, tal i com ho demostren diferents indicis: al juliol, el senyor Benet, un dels dels principals contribuents, demana a l'Ajuntament que s'instal·lin reverbers de gas per il·luminar els nous carrers, així com la presència nocturna d'un sereno³³⁰. També es prenen decisions tant significatives com la de posar nom a la nova plaça del barri, la qual passarà a anomenar-se Plaça del Duc de Tetuan, en honor al general Leopoldo O'Donell, qui encapçalà les campanyes d'Àfrica.³³¹

El fenomen més significatiu és, no obstant, la creació de la junta veïnal, la Junta d'Eixample. La Junta fou presidida per Manuel de Córdoba, com no podia ser d'altra manera, i a partir del 1866 s'hi incorporaran representants de la zona del vell Rastre, representats per Àngel Mas i Rubió.³³² Aquesta junta seria l'òrgan deliberatiu de la nova comunitat veïnal, així com la institució amb més força per demanar a l'Ajuntament les millores necessàries, car fins llavors, era cada veí el qui realitzava les peticions a títol personal.

Serà l'endemà mateix de la creació de la Junta d'Eixample que els veïns demanaran a l'Ajuntament l'anivellament de la zona eixamplada, ja que des de l'enderroc de la muralla existia un terraplè que dificultava el trànsit rodat entre les dues zones. A més, el veïnat també es mostrava preocupat per l'angle de muralla que havia quedat a la zona de l'antiga porta interior que estrenyia el pas, i que, en cas de barrancada, això ocasionaria que l'aigua del torrent, en tenir menys secció, incrementaria la força ocasionant un increment dels danys.

³²⁹ AHCTE, Acords municipals 15-6-1863.

³³⁰ AHCTE, Acords municipals 15-7-1864.

³³¹ AHCTE, Acords municipals 26-7-1864.

³³² AHCTE. Fons urbanisme i obres públiques. Top. 748/1. Expedient d'Eixample del Rastre.

La resposta de l'Ajuntament serà parcial. De moment s'acordà un projecte d'anivellament de l'eixample, que seria finançat per la venda de la parcel·la situada entre l'Hospital i la part posterior de l'església de Sant Domènec als germans Olesa.³³³

Aquesta parcel·la era ambicionada des de feia temps per molts dels veïns, però que l'Ajuntament la retenia en mans mortes. Amb aquest acord, l'Ajuntament va veure l'oportunitat de donar-li un bon ús i obtenir-ne uns bons ingressos, docs un preu més elevat seria moralment justificable si l'objectiu de la venda era finançar una obra d'interès popular.

Els germans Olesa eren integrants de la Junta d'Eixample i feia temps que ambicionaven la possessió d'aquesta parcel·la. Amb l'anivellament de la zona, l'Ajuntament permetia la urbanització progressiva: per un costat, el que havia estat l'antic cementiri, ara esdevindria una zona de passeig, i per altre, el camí que sortia de la segona porta del Rastre, llavors ja carrer, a partir de la primera porta esdevindrà la carretera que comunicarà Tortosa i el Perelló.³³⁴ També ja apareixeran les primeres peticions d'obertura de locals i tavernes.³³⁵

El que no s'aconseguiria tant fàcilment era l'enderroc del tram de la muralla que transcorria adjacent a la façana posterior de l'església de Sant Domènec, i que anava a tancar amb la segona porta del Rastre, abans que s'enderroqués el tram de mur que llavors ocupava la plaça del Duc de Tetuan. Això causarà greus problemes en un futur pròxim. La insistència del veïnat fou gairebé premonitòria. Els anys 1865 i 1866 foren anys d'intenses pluges, el riu es desbordà i hi hagué una barrancada forta que afectà especialment als veïns de la part antiga, cosa que explica l'entrada dels veïns de la zona intramurs del Rastre a la Junta. El tram de muralla que quedava per enderrocar feia efecte embut pel carrer Providència; si a això hi afegim el pendent i les inundacions de l'Ebre que ja negaren la part baixa de la ciutat, podem entendre la preocupació veïnal. Les inundacions i barrancades deixaren darrere de si greus danys materials i una epidèmia de còlera paralitzà la ciutat durant la segona meitat de l'any 1865. La inundació de l'any 1866 serà catastròfica i marcarà una nova tendència vers les reformes a la ciutat.

³³³ AHCTE, Acords municipals 12-9-1864.

³³⁴ AHCTE, Acords municipals 30-10-1864.

³³⁵ AHCTE, Acords municipals 12-12-1864.

13.4.3. Els inicis dels altres eixamples.

Cal fer un incís, també, per parlar de les altres zones susceptibles de ser eixamplades. L'experiència, lenta, però positiva de l'eixample del Rastre, portà darrere seu un efecte d'imitació per part d'altres barris que també aspiraven a créixer i a superar els greuges que els oferia el recinte emmurallat.

Els primers en fer-ho van ser els veïns del barri de Remolins i els de Sant Jaume, situat a l'altre costat del turó de Sant Joan i limítrof amb el riu. Allí hi havia l'anomenat *mur de la Cortadura* (s. XVIII), que tradicionalment separava el nucli antic de la Vilanova, (on a l'edat mitjana hi havia el call i la moreria). El cas és que aquest front, molt més potent que la muralla medieval interna del Rastre, també constituïa una muralla interna, ja que el flanc nord estava sobradament cobert per la porta del Vimpesol i la bateria d'Alfaro.

La necessitat d'espai era urgent, i els veïns de Remolins i els de Sant Jaume demanen al consistori que es tramités la sol·licitud d'enderroc, primer amb el governador militar i després amb el govern central.³³⁶ La seva petició fou elevada al ministeri de Governació per part del Governador Civil de Tarragona, on es demanava que es concedís l'enderroc de la muralla de Remolins, de la Cortadura, els terraplens i el fossat d'aquestes fortificacions per tal de destinar els terrenys a edificacions. Des de Governació tramitaren la petició al ministeri de Guerra, però aquest amb la RO del 22/9/1864 denegaren la petició, almenys fins que la defensa de l'Ebre es traslladés fora de Tortosa.³³⁷

La petició recollia uns elements de súplica idèntics als del 1845 i els exposats per Córdoba, on el pal de paller era la necessitat d'espai i el creixement de la població, però aquest cop no es va dubtar en emprar el precedent immediat del permís donat a l'Ajuntament per enderrocar la muralla interior del Rastre (R.O. del 14/10/1861).

Ben mirat, les condicions no eren tant diferents entre ambdós costats del Turó de la Suda. L'enderroc de la muralla interna del Rastre permetria comunicar els veïns del Rastre vell amb el del nou barri, i el que es demanava en la sol·licitud dels veïns de Remolins i Sant Jaume era comunicar el nové barri, el de la Vilanova de Remolins –on hi vivien 1.751 tortosins– amb la resta del nucli urbà. Amb això es demanava l'enderroc

³³⁶ AHCTE, Acords municipals 14-9-1863.

³³⁷ AGA, Fondo educación, 5. Inventario 14.2. Top 31/8218. Leg 8956-5 (1). Expedient del 1864

del mur de la Cortadura, el cobriment del terraplè en fossat que hi havia a l'esplanada de Remolins que discorria des dels peus del turó de la Suda fins la muralla de Sant Jaume. I per últim, la cessió dels terrenys a la hisenda civil per poder-ho convertir en un barri urbanitzat.

No hi haurà cap més notícia fins a principis del 1865 quan arriba una missiva del diputat a Corts pel districte, Miguel Bañuelos, on apunta que la junta consultiva de Guerra es mostra favorable a l'enderroc,³³⁸ però això no implicava res, ja que les impressions de la Junta Consultiva de Guerra foren ràpidament contradites per la Reial Ordre definitiva del 28 de gener del 1865 on es denegava taxativament la petició per raons de seguretat de la plaça.³³⁹

Igualment, a la zona del Temple també començaran a aparèixer veus que demanaren l'enderroc de la muralla. De fet, la població ja havia començat a construir a les zones polèmiques. En tenim notícia gràcies a l'expedient que tramità l'ajuntament l'any 1863 per evitar que les autoritats militars sancionessin als seus veïns arran de la RO del 3/8/1862 sobre la *edificación de caserios dentro de zonas militares*. Es va aconseguir que, per Reial Ordre del 18/9/1863 en la que es concedia als veïns de Tortosa la Gràcia per tal de que poguessin conservar les edificacions fetes i quedessin exempts de les multes del 3% i dels expedients sancionadors que se'n derivarien.³⁴⁰

³³⁸ AHCTE, Acords municipals 20-1-1865.

³³⁹ La pressió, tanmateix continuà per aconseguir resultats per a l'eixample de Remolins, però seguint la fórmula de pressió tradicional, la de les influències personals. Així, encara a principis del 1866 l'alcalde Felip Tallada, instava al comissionat a Madrid per a la gestió de l'afer del ferrocarril per a que pressionés i exigís l'autorització de l'enderroc de la muralla de la Cortadura de Remolins, qüestionant que, segons la font, ja havien sol·licitat des de feia més d'un any. *La conveniencia de dicho derribo [la Cortadura] bien conocido le és a Us. pues que ya no podemos ensancharnos por las murallas que oprimen la ciudad, la desaparición de la Cortadura perimetiría no sólo mejorar el mal paso que allí hay, si que edificar en dicho punto y la replanada [sic], dónde podrían albergarse muchas familias que actualmente carecen de viviendas o tienen que vivir apiñadas*. AHCTE, fons municipi, papers, Top 5658. Carta de l'alcalde Felip Tallada al marquès de Atalayuelas. 20/1/1866. El topall d'aquest enderroc va ser el Ministeri de Guerra i les resolucions desfavorables del Cos d'Enginyers de l'exèrcit i la Junta Consultiva de Guerra. AHCTE, fons municipi, papers, Top 5658. Carta de l'alcalde Felip Tallada al marquès de Atalayuelas. 08/2/1866 i carta del Diputat de Corts pel districte a Tortosa, del 20/3/1866.

Pel que fa a l'informe sobre els inconvenients que provocaria la supressió del mur de la cortadura, es poden resseguir a l'informe de la subinspecció de la comandància d'enginyers de l'exèrcit de Barcelona, l'any 1865. ACA, diversos, comandància de Ingenieros, 562, 2358. *Expediente acerca del derribo del fuerte de la Cortadura de Remolinos de la Plaza de Tortosa solicitado por el Ayuntamiento para el ensanche de la población. Negado por R.O del 28 de febrero de 1865*.

³⁴⁰ AGA, Fondo educación, 5. Inventario 14.2. Top 31/8218. Leg 8956-5 (1). Expedient del 1863

Ja hem explicat, en el projecte d'eixample dels anys 40 que la zona predilecta per eixamplar la ciutat havia estat des del principi el Temple, però per motius de defensa de la plaça fou descartat immediatament, i el tema d'eixamplar la ciutat per la part meridional no es tornà a plantejar fins a aquests moments. La primera notícia es del 1864; aquest cop l'Ajuntament intentà utilitzar la via privada per aconseguir l'enderroc.³⁴¹

En aquest cas s'utilitzà el sector bancari de Madrid, el qual estava realitzant operacions especulatives amb l'eixample de la capital de l'estat i Tortosa va creure que seria la manera més ràpida d'aconseguir els permisos.³⁴² La fortificació del Temple era la més important, i sabent les dificultats que havien tingut per enderrocar el mur interior del Rastre, poc podrien fer amb el conjunt fortificat meridional. El banc de Madrid els demanà a canvi de la gestió i tràmits 12 solars de 80 pams quadrats cadascun del terreny ocupat per la mateixa muralla. La resposta de la comissió que estudià el cas fou clara, el rebuig. Segons deien, encara no s'havia resolt la qüestió del ferrocarril i, depenent d'això, es podria influir en el futur traçat urbanístic. En qualsevol cas, l'opció de la via privada restà definitivament morta.

L'any 1865, esdevé un any d'impàs en la qüestió urbanística. Els avenços són escassos i l'atenció de l'Ajuntament es centrà en les despeses derivades de les destroces dels aiguats, l'epidèmia de còlera i el traçat del ferrocarril, especialment, el pas de l'Ebre, que de retruc endarreria l'expansió urbanística de la ciutat. Tanmateix, la qüestió del ferrocarril era una causa col·lateral del rebuig, una excusa -si se'm permet- de les autoritats militars a enderrocar la fortificació del Temple. La ciutat és una plaça forta i les autoritats veuen que Tortosa és un punt clau en el cas de què es reproduïssin aixecaments carlins.

Al Temple, es reiniciaran els tràmits per fer la petició d'enderroc, aquest cop seguint el procediment oficial;³⁴³ donat que la qüestió del recorregut del ferrocarril i la seva zona de pas de l'Ebre creien aleshores que ja havia estat determinada, i calia dirigir la pressió

³⁴¹ AHCTE, Acords municipals 6-6-1864.

³⁴² AHCTE, Acords municipals 6-6-1864.

³⁴³ AHCTE, Acords municipals 8-6-1866.

política per aconseguir projectar-hi un eixample urbà entre les muralles i la futura estació.

13.4.3.1. L'ajuntament de Tortosa s'acull a la legislació d'eixamples del 1864.

Tortosa es va voler acollir a la llei d'Eixamples del 1864. L'exposició que l'ajuntament feu a Sa Magestat estava datat al 18/1/1865. La principal motivació de la petició i, a la vegada, el greuge estava relacionat en el fet que d'ençà el 1861 ja s'havien evacuat les RO que autoritzaven la ciutat a alçar plànols (RO del 26/1/1861) i a enderrocar la muralla interior, dita de la *Cortadura* (RO del 14/10/1861). El municipi es va acollir a la llei del 29/6/1864 per a les poblacions que verifiquessin eixamples, i es demanà que es pogués crear la junta que s'encarregués de tot allò que tingués relació en la construcció de la resta del barri del Rastre i, per extensió, gestionar la resta de vies d'expansió urbana. Aquesta comissió havia d'estar formada pels propietaris de la ciutat i de l'espai d'eixample, però que corresponia al govern escollir un metge, un arquitecte i un advocat per completar la comissió entre les propostes de l'ajuntament.³⁴⁴

De les ternes proposades, i després d'alguns entrebancs de tipus burocràtic -alguns dels membres proposats no complien la condició d'arquitectes, sinó de mestres d'obra- s'arribà a un acord. Al darrere de l'endarreriment (que es perllongà entre el 1864 i el 1866) hi havia la controvèrsia entre la Direcció General d'Obres públiques i el ministeri de Guerra. Si s'acceptava la creació de la Comissió d'eixample, es donava pas a la formació d'estudis i projectes, fet al que Guerra no estava disposada a negociar, ja que del ministeri de Guerra en depenia la defensa de l'Ebre. Així, finalment a principis del 1866, la situació es desencallà quan el ministeri de Guerra acceptaria la creació de la Comissió d'eixample, sempre i quan l'eixample s'entengués única i exclusivament com el contingut a l'aprovació de la RO del 26/1/1861, és a dir el del Rastre. Això fou acceptat com una aposta de mínims per part de l'ajuntament, i la Direcció General d'Obres Públiques nombrà a les següents personalitats per completar la Comissió d'Eixample de Tortosa: José Antonio Wenez, com a advocat, a Vicent Besora com a

³⁴⁴ LOLA-TAMAYO, Marta: *Historia de la legislación urbanística* (2007). Madrid. Iustel. En quant a l'estructuració de la junta composta, veure l'article 9 de la *Ley fijando las reglas que han de observarse en las obras para el ensanche de poblaciones de 29 de junio de 1864*, p. 136.

metge i Francisco Barba Massip, l'arquitecte provincial, com a arquitecte.³⁴⁵
L'establiment de la Junta d'Eixample de Tortosa fou signada pel ministre Posada Herrera per Reial Ordre del 3/8/1866.³⁴⁶

Els primers intents per ampliar la concepció d'eixample vers els altres espais, a banda del Rastre, van rebre com a resposta, com era d'esperar, una contundent negativa. És més, el governador militar de la plaça denegà fins i tot la jurisdicció de l'Ajuntament a alçar un plànol d'eixample en l'improbable cas que instàncies superiors a ell aprovessin l'enderroc, donat que això, segons exposava, era competència de l'Enginyer de la província.³⁴⁷ És evident que el Ministeri de la Guerra estava marcant el territori. Veien com des de la projecció urbanística del Rastre, les peticions ciutadanes anaven dirigides vers el desmantellament de l'estructura defensiva i allò era quelcom que no podien admetre; no en un lloc com Tortosa, plaça forta clau per controlar el carlisme del Maestrat.³⁴⁸

Tanmateix, la jerarquia militar de Tortosa començava a tenir els dies comptats. La reestructuració territorial perpetrada per O'Donell, seguint un pla d'economització de l'estructura territorial militar segons la RO de l'1/07/1866, acabaria amb 22 governs militars, sent un d'ells el de Tortosa, i l'únic de tots que el General Narváez no restabliria al 1867.³⁴⁹ No hi ha dubte que l'afebliment de l'autoritat militar sobre la

³⁴⁵ Inicialment, el personatge que es presentà en lloc de Barba i Massip fou el Mestre d'Obres de la ciutat Jaume Ortega, però aquest fou rebutjat pel fet de no ser arquitecte de professió. Tortosa ho acceptà en resignació ja que, per primera vegada estava aconseguint canalitzar el projecte d'eixamplar la ciutat a través d'una pla legislatiu, però no hi ha dubte que això no agradà pas al consistori tortosí, ja que veia com se'ls escapava de les mans la possibilitat d'assumir tot el control que aquella legislació oferia novament als ajuntaments, en detriment de l'administració provincial. Sobre el rol i competència entre els mestres d'obres i els arquitectes provincials, cal llegir l'epígraf *El conflicto arquitectos7maestros de obras*, al Carrer del qual creiem també hi havia la pugna de competències entre el municipio i l'administració provincial. BONET, Antonio: "Razón e historia de un debate teórico-profesional" a BONET, Antonio; LORENZO, Soledad; MIRANDA, Fátima: *La polémica ingenieros-arquitectos en España Siglo XIX* (1985). Madrid. Turner. p. 40-43.

³⁴⁶ AGA, fondo educación, 5. Inventario 14.2. Top 31/8218. Leg 8956-5 (1). *Sobre la declaración de utilidad pública de los terrenos relativos al ensanche de la ciudad de Tortosa*.

³⁴⁷ Acords municipals 1-10-1866.

³⁴⁸ Sobre aquest tap burocràtic, disposem d'algunes referències creuades que arribaren a la ciutat a través de les cartes que envià el comissionat per l'Ajuntament per gestionar l'afer del ferrocarril a Madrid, el marquès de Atalayuelas. Aquest, amb la seva carta del 17 de gener del 1866, informava que la qüestió de l'eixample estava paral·litzada per les circumstàncies polítiques d'aleshores i afegia que un cop haguessin expulsat al general Prim d'Espanya, *nosotros podremos sacar las ventajas para Tortosa que todas las personas honradas*. AHCTE, fons municipi, papers, Top 5658. Carta de l'alcalde Felip Tallada al marquès de Atalayuelas. 17/1/1866.

³⁴⁹ Sobre les transformacions dins l'estructura territorial militar durant el Sexenni Revolucionari i la Primera República, cal mirar FERNÁNDEZ, Fernando; FRIEYRO, Beatriz: "La División territorial militar en el Sexenio Revolucionario" a *Revista de historia militar*, 82. 1997. p. 129-130.

ciutat suposaria un alliberament de certes posicions locals que podien anar en contra de la voluntat d'eixample durant les relacions ciutat-govern que s'havien de dur a terme.

Tanmateix, era un fet que ja s'havia obtingut el permís per enderrocar una muralla, i ja s'estava construint un eixample, el del Rastre. La posició inamovible de Guerra ja s'havia posat a prova i s'havia aconseguit acollir-se a la llei d'eixamples del 1864 i s'havia creat la Comissió d'eixample, tal i com preveia el reglament d'aplicació d'aquesta llei. Aquesta situació començà a donar com a resultat les primeres peticions formals per practicar estudis de reforma i eixample de la població de Tortosa. A la seva petició s'al·legava el ràpid poblament dels barris extramurs, propis de la marineria i la classe treballadora, així com la falta de condicions higièniques que tenien aquests barris. Argumenta també que, amb la implantació d'una estació de primera classe del ferrocarril, s'instal·larien dipòsits i tallers que impulsarien un nou augment de població, i finalment apuntaven la necessitat per part de l'ajuntament d'ubicar nous equipaments urbans, com les carnisseries, peixateries, el parc de bombers o el mercat, amb unes dimensions d'acord amb el volum de veïnat que en aquell moment la ciutat tenia.³⁵⁰

Durant el 1867, la petició d'Homedes i Grego va passar les valoracions que la llei d'Eixamples del 1864 imposava als nous projectes: Va rebre el vist i plau de la policia urbana, qui el considerava com una solució als possibles conflictes que es derivarien de la situació de *madriguera* del barri de pescadors o dels *precios excesivamente subidos debido a la escasez de las habitaciones de alquiler*. L'arquitecte del districte Jaume Barba Massip va recomanar l'eixample com a imperatiu de la salubritat pública d'aquella ciutat i finalment la Diputació Provincial, al juny del 1868 ho feu igualment. Li tocava ara al ministeri de Governació el fet de comunicar-se amb el Ministeri de Guerra per saber si hi havia algun inconvenient per accedir a l'autorització demandada i a la realització del projecte d'eixample que s'aprovés. El Ministeri de Guerra va respondre que l'enderroc de les Muralles de Tortosa s'havia denegat per la RO del 31/1/1867, arran de la petició de l'Ajuntament de Tortosa per enderrocar el tram de

³⁵⁰ La primera petició formal fou tramitada via el Governador Civil de Tarragona per part de Manuel Homedes i Ramon Grego al ministeri de Governació. Des de Madrid es respongué que calia, prèviament els informes pertinents de l'Ajuntament, l'arquitecte provincial i la Diputació Provincial. AGA, fondo educación, 5. Inventario 14.2. Top 31/8218. Leg 8956-5 (1). *Ensanche de la población*.

muralla entre la porta de Sant Joan i l'Ebre, a l'octubre del 1866.³⁵¹ Degut a aquesta resolució, la primera petició d'eixample que havia seguit el procés de tramitació legal establert per la llei d'eixamples del 1864, havia quedat igualment denegada pels militars a les vespres de l'esclat revolucionari del setembre del 1868, de la mateixa manera que havia succeït amb els altres intents pretèrits. Sens dubte, això serà una de les causes de les actuacions unilaterals en matèria urbanística que l'ajuntament revolucionari portarà a terme durant els successius mesos.

El recorregut burocràtic per assolir el permís per estudiar un eixample havia culminat pràcticament a les vespres de la Revolució de Setembre. A partir d'aquest moment, les actuacions en matèria urbanística es precipitaran

13.4.3.2. La barrancada del 1863 i la finalització de l'eixample del Rastre.

El que marcà un abans i un després en l'evolució de la política urbanística de la ciutat foren les tràgiques inundacions de la nit del 20 al 21 d'octubre del 1866. El riu inundà la part baixa de la ciutat i les fortes pluges provocaren que el torrent del Rastre baixés en una virulència inaudita. Les aigües del barranc van rebentar la porta del Rastre (la de la muralla exterior) i arrasà la fàbrica de ceràmica instal·lada al glacis del mur. El fang i les pedres foren conduïdes per les aigües i canalitzades pel tram de muralla) es dirigí cap a la part baixa, ja inundada pel riu que també havia sobreexigit.³⁵²

El desbordament va deixar darrere seu tres víctimes mortals i els carrers i cases plens de runa i fang. La situació no es va normalitzar fins al cap de dos dies, quan l'Ajuntament va començar a actuar per restablir la normalitat i va procedir a l'enretirada de la runa. El Consistori va demanar el peritatge dels danys i va declarar la ciutat zona devastada, per tal d'aspirar a les ajudes del *fondo de calamidades del estado*.³⁵³

Els principals afectats foren els veïns del Rastre. Des de la Junta, iniciaren un seguit de peticions que anaven dirigides a solucionar d'una vegada per totes el problema del

³⁵¹ AGA, fondo educación, 5. Inventario 14.2. Top 31/8264. Leg 8995-5. *Derribo de las murallas para ensanche de la población*.

³⁵² Aquest tram de muralla que salvava la part posterior de l'església de Sant Domènec i el pati adquirit pels germans Olesa fins acabar a l'enllaç entre el carrer Providència i el carrer de la Vall, just on hi havia hagut la porta interior, inexistent des de l'enderroc que precedí la construcció de l'eixample del Rastre.

³⁵³ AHCTE, Acords municipals 24-10-1866.

barranc. Això passava per dos punts: per un costat acabar amb l'efecte embut que provocava l'angle de muralla que no s'havia enderrocat i l'altre era la desviació del barranc.

La primera qüestió va generar un conflicte entre veïns; gràcies al mur, la propietat dels Olesa havia quedat exempta de destrucció, ja que el mur els havia protegit la vessant de les façanes que els donava a l'eixample i al barranc, i per tant, a falta de millors solucions, s'oposaren a l'enderroc de dit tram de mur, malgrat la voluntat de la resta dels integrants de la Junta d'eixample.³⁵⁴ La comissió de l'Ajuntament fallà a favor dels Olesa, donat que el mur també protegia la façana posterior del convent/caserna, però a canvi oferí solucions de conjunt; es demanà a l'enginyer en cap de la província un projecte per desviar el barranc i evitar catàstrofes com la succeïda.³⁵⁵

L'enginyer envià a la corporació dos projectes de desviament del barranc: l'un que portava el torrent cap al barranc de Remolins i l'altre cap al barranc de Caputxins, a la part meridional de la ciutat. El primer fou desestimat per l'Ajuntament, car sabien que era el que tenia el cabal més reduït i que es desbordaria fàcilment; l'escollit, per tant, fou el desviament cap al barranc de Caputxins.³⁵⁶

Això tampoc resultà exempt de crítiques, sobretot dels veïns de les hortes de Sant Llàtzer, per on passa dit barranc; aquests sabien que a aquell barranc ja hi anaven a parar els torrents d'Orleans i el de la raval de la Llet. El veïns, amb pors perfectament fonamentades, advertien al governador civil (obviant directament l'Ajuntament) que amb l'última barrancada, el torrent va estar ben prop de desbordar, i que si s'arribés a produir una rèplica de l'últim episodi, el pas del barranc del Rastre produiria greus destrosses a les hortes de la contrada.³⁵⁷ L'Ajuntament va respondre a les advertències dels veïns de Sant Llàtzer amb l'argument que es construiria una rasa empedrada el suficientment profunda per encabir el cabal dels tres torrents.

Per altra banda, el barri del Rastre ja donava signes d'estar acabat. La Junta posà els noms als carrers, i de la mateixa manera que havien fet amb el bateig de la plaça, per donar nom als carrers, miraren a la política colonial, aquest cop en honor a l'esquadra

³⁵⁴ AHCTE, Acords municipals 9-11-1866.

³⁵⁵ AHCTE, Acords municipals 24-12-1866.

³⁵⁶ AHCTE, Acords municipals 3-9-1867.

³⁵⁷ AHCTE, Acords municipals 13-9-1867.

del Pacífic. L'Ajuntament determinà batejar els carrers de l'eixample amb els noms Providència, Méndez Núñez, Nuestra Señora del Consuelo i Señor de Medrano.³⁵⁸ No obstant, la Junta d'eixample volia aprofitar el parèntesi d'atenció a les demés propostes veïnals d'eixample, així com el protagonisme que els havia atorgat el fet de ser la zona més malmesa per la barrancada.

Si l'Ajuntament els havia atès amb propostes concretes de desviar el barranc, la comissió presentà a l'Ajuntament una bateria de propostes que bé recorda al conte de la lletera.³⁵⁹

Manuel Maria de Córdoba va proposar una última operació d'envergadura considerable. En primer lloc, va proposar l'enderroc de la muralla externa del Rastre. Amb el diners obtinguts de la venda de materials i subhasta de terrenys de la muralla i glacis, proposava reubicar l'escorxador i l'antic corral, situat a la zona de l'eixample del Rastre i que, amb la urbanització, les olors molestaven als nous veïns. Al seu lloc pretenia ubicar-hi una sèrie d'equipaments que requeria la ciutat: un mercat, unes instal·lacions de magatzem i equipaments d'ensenyament públic. Córdoba també era coneixedor de la falta de places d'ensenyament primari (apuntava que la ciutat tenia 643 alumnes ubicats amb plaça i 150 aspirants a ser escolaritzats) i proposà habilitar l'antic escorxador i convertir-lo en un gran centre d'ensenyament on centralitzar totes les escoles repartides per la ciutat en una sola de grans dimensions, deixant els locals que llavors ocupaven els centres educatius lliures per ser llogats en favor de la fràgil economia municipal. Amb poc temps, afirmava, acabaria amortitzant-ho tot, degut a que la necessitat d'espai a la ciutat era quelcom evident i tota oferta seria ben acollida per la demanda immobiliària.

El mercat també oferiria un pol de desenvolupament econòmic en un punt de la ciutat força allunyat de les zones urbanes que concentraven activitat econòmica, això és el Temple amb el ferrocarril i les drassanes del camp dels Titets i el carrer d'en Carbó amb els seus establiments comercials.

L'Ajuntament va fer un cas parcial a les propostes d'en Córdoba;³⁶⁰ per una banda estava d'acord en traslladar el corral i l'escorxador de la seva ubicació tradicional, i per

³⁵⁸ AHCTE, Acords municipals 25-2-1867.

³⁵⁹ AHCTE, Acords municipals 3-6-1868.

³⁶⁰ AHCTE, Acords municipals 5-6-1868.

altra, compensaria al veïnat amb l'habilitació de la plaça Duc de Tetuan per a fer-hi mercat. La proposta del gran centre d'ensenyament fou declinada, amb l'argument de la conveniència de que els centres educatius fossin repartits per la ciutat. Tanmateix, el municipi no es veia en cor de demanar l'enderroc de l'últim perímetre del Rastre, i amb ell, es suprimia tota possibilitat de autofinançament del projecte. A més, l'Ajuntament i en el fons, en Córdoba, veien que el futur de la ciutat passava pel Temple i el ferrocarril. Situar tants equipaments al barri del Rastre podia acabar resultant un error. Ben mirat, el portaveu de la Junta d'eixample veia en els diners rebuts del *fondo de calamidades* un mitjà per acabar transformant el barri i revaloritzar les parcel·les que encara no havia venut.

Independentment de l'execució o no de les propostes, el que no es pot discutir és la inventiva d'en Córdoba i el fet de convertir-se un una finestra a les necessitats de la població. En una sola exposició ja preveia la majoria de grans millores d'equipaments municipals que s'acabaran portant a terme durant els següents 50 o 60 anys: especialment el mercat (1882) i l'escorxador (1906). Pel que fa a la muralla no s'enderrocarà fins al 1879, però la urbanització no es portarà mai a terme, ja que la ciutat creixerà especialment cap al Temple als últims 20 anys del s. XIX i la zona de Ferreries-Sant Vicent i Remolins a principis del s. XX.

Això farà que l'eixample del Rastre quedarà conclòs a partir d'aquest moment i, paradoxalment, l'eixample més antic serà el que ha sofert menys transformacions de tots, sent l'estat actual el que hi havia a mitjans de 1868. Irònicament, el principal canvi que hi ha hagut ha estat la conversió del convent-caserna de Sant Domènec i l'espai que ocupava el passeig en l'escola de la Mercè, tal i com havia pensat en Manuel de Córdoba per arrodonir els equipaments del seu barri, però que mai va arribar a veure.

Cal dir, però, que a posteriori es produiran dues actuacions de considerable importància.³⁶¹ La primera d'elles és l'operació combinada d'enderroc del tram de muralla adjacent a l'església de Sant Domènec, tant demanada per la junta d'Eixample i que no s'enderrocarà fins a l'agost de 1887, quan el Ministeri de la Guerra li cedirà els terrenys a l'Ajuntament i aquest els cedirà al millor postor. Amb els diners continguts de la privatització es finançarà la construcció de la xarxa de clavegueram del barri i la pavimentació dels carrers. La segona gran obra al barri es durà a terme ja entrat el s.

³⁶¹ AHCTE. Fons Obres públiques i urbanisme. Top. A-15

XX, i correspon al projecte de canalització del barranc del Rastre des de davant de l'antic hospital fins l'encreuament del carrer de la Vall fins la plaça de la Vall, on hi havia ja l'enllaç amb el pont de pedra (que dona nom a la placeta del costat) i on anava a morir la claveguera medieval. Amb això es va resoldre definitivament el problema del barranc.

13.4.4. La Revolució de Setembre de 1868 i l'impuls dels eixamples de Tortosa.

La Revolució de Setembre suposà l'adveniment a l'ajuntament de les faccions més progressistes de la política local, encapçalats pel liberal demòcrata i republicà Manuel Bés Hediguer, qui ja havia tingut protagonisme durant la revolta del 1854 i el Bienni Progressista.³⁶² El nou consistori suposà la pujada al poder d'una alternativa de classe, apartant el consistori farcit de terratinents, i introduint col·lectius vinculats a la menestralia urbana i comerciants de base popular.

Com ja s'ha exposat en altres capítols del present treball, a Tortosa, de la mateixa manera que a la resta de ciutat de Catalunya, la constitució de Junes Locals suposà un moment d'aplicació de la voluntat popular des de l'àmbit municipalista, i durant un breu període de temps, la juntes locals foren absolutament autònomes i estaven decidides a aplicar, de facto, el seu programa revolucionari.³⁶³

Arribats a aquest punt, i fixant-nos ja en la qüestió urbanística, es deixà de banda el Rastre i es traslladà l'atenció cap a la resta de futurs eixamples de la ciutat. Aquest punt

³⁶² Segons l'acta de constitució de la junta local, s'obligà a dimitir al vell consistori presidit per Eduardo Salas, i es proclamà el nou consistori, encapçalat per Manuel Bes Hediguer, Domingo Cabanné i Estrany, com a vicepresident, i la resta de vocals, són membres de la classe comercial i urbana de Tortosa. Alguns d'ells els tenim identificats com a botiguers de teles, i altres com a patrons de llagut. Ens referim als germans Domingo, com a representants del primer col·lectiu, o a Joaquim Aragonés com a representants del segon. AHCTE, Acords municipals, 30/09/1868.

³⁶³ Podem sitar alguns estudis que fan referència a la ideologia i l'estructe social dels col·lectius que prengueren part de les juntes revolucionàries locals, tant catalanes, com espanyoles. Entre ells destaquen, SANTESMASES, Josep (dir.): *Republicans i republicanisme a les terres de parla catalana. Actes del VI Congrés de la CCEPC*. (2008). Barcelona. Publicacions de la Coordinadora de Centres d'Estudis de Parla Catalana. ANGUERA, Pere: *Comportament polític i actituds ideològiques al Baix Camp: 1808-1868*. (1983). Reus. Associació d'Estudis Reusencs. HUGUET, Maria Lluïsa: *Lleida durant la Primera República, 1873*. Tesi de llicenciatura dirigida per Manuel Lladonosa. HERAS, Pedro: *La revolució de setembre a Tarragona* (1981). Tarragona. Ajuntament de Tarragona. JANUÉ, Mauricio: *Els polítics en temps de revolució. La vida política a Barcelona durant el Sexenni revolucionari (1868-1873)*. (2002) Vic. Eumo. I, a nivell espanyol destaquem, DE LA FUENTE, Gregorio: *Los revolucionarios de 1868. Elites y poder en la España liberal* (2000). Madrid. Marcial Pons.

i a banda es donà per la Revolució de Setembre, la qual suposà una autèntica injecció d'activitat pel que fa a l'enderroc de muralles i la projecció d'eixamples, i a la vegada marcarà la fi de la influència de Manuel M^a de Córdoba al consistori, i amb ell, dels avenços del Rastre.

13.4.4.1. El període d'autonomia municipal.

Que el Temple i Remolins eren l'àmbit natural d'eixamplament de la ciutat pesava molt més que totes les negatives del Ministeri de Guerra, i el projecte d'eixamplament pel Temple va irrompre de nou tan bon punt el programa polític dels sectors burgesos i la menestralia de la ciutat es va posar sobre la taula un cop proclamada la Revolució de Setembre.

Es destituí l'antic Ajuntament i a la primera sessió s'investí la Junta revolucionària de Tortosa, recolzada pel Brigadier governador militar de la plaça, en Benet Franch i l'Alcalde Corregidor. La Junta Municipal, presidida per Manel Bes, es va investir de la legitimitat de la sobirania popular i es declarà sobirana al territori de Tortosa.

Acte seguit proclamà el programa polític republicà i antiborbònic, tot ressenyant les peticions ciutadanes: les màximes d'expulsió perpètua dels Borbons, la convocatòria de Corts Constituents per determinar la forma de govern i la proclamació del sufragi universal, la llibertat d'expressió, de premsa, l'*habeas corpus* i la llibertat de reunió. A continuació proclamaren el programa local: la llibertat de culte, la incautació dels edificis dedicats a l'ensenyament clerical, l'expulsió dels jesuïtes, l'eradicació de l'impost municipal dels consums i finalment, l'enderroc de la muralla del Temple i Remolins.³⁶⁴

És molt il·lustrativa la proclama que fa la junta en favor de l'expansió urbana, i que dóna fe del clímax i la situació de la ciutadania reclosa dins del perímetre emmurallat. Deia així:

“ [...] No parece sinó que la Providencia y los hombres la tienen (Tortosa) destinada a conservar su anacrónica construcción, con sus calles estrechas y tortuosas, sus casas sin ventilación, sin plazas, sin parques para el recreo de sus vecinos [...] los vecinos se asfixian en ella. Pruebas irrefutables son el barrio 2º, parte del 3º i todo el 5º, el 8º y el 9º, dónde en cada casa angosta y antihigiénica se albergan tres o cuatro familias y en cada piso seis, siete y mas individuos expuestos a contraer enfermedades contagiosas que pueden propagarse con suma facilidad.

³⁶⁴ AHCTE, fons municipal. Provisions Municipals, 1868. 30/09/1868.

Por falta de espacio dónde edificar, el comercio al por mayor de líquidos y de cereales y otros frutos del Maestrazgo y del Bajo y Alto Aragón se hallan condenados a tener sus almacenes y acopios en el arrabal de la Cruz, extramuros y separado de la ciudad por el Ebro, que en sus grandes avenidas, bastante frecuentes por desgracia, inunda esos mal acondicionados depósitos causándoles males de consideración y a veces la ruina de sus dueños. Esa falta de espacio es causa de que los comerciantes invadan a su vez, las estrechas calles con sus géneros, privando el libre tránsito. Por esa falta de espacio Tortosa carece de un paseo que sirva de solar de esparcimiento a su vecindario y en invierno carece también de lo mas esencial: de un mercado espacioso y relativo al número de sus habitantes, así que las carnes y la salazón se venden en tablas diseminadas por toda la población, algunas de ellas en las calles al aire libre y el pescado en un asqueroso barracon que se esta derrumbando de puro viejo y carcomido.

En uno de sus puntos más concurridos como es el extremo del pequeño paseo de verano llamado de la Ribera dónde las personas que allí acuden, en vez de suabe ambiente de aire puro, respiran gases fétidos y desagradables.

Tortosa no adelanta, no se pone al nivel siquiera de poblaciones de mucha menor importancia que ella, y Tortosa a la menor afeccion epidémica que se presente sufre relativamente sus consecuencias en mayor escala que ninguna otra. Y todo por qué ? porque hasta ahora se ha encontrado aprisionada dentro de su reducido círculo que la ha ahogado, la ahoga y que la acabará por matar”³⁶⁵

Per tot això, la Junta Revolucionària declararà l'enderroc del tram de muralla que transcorre entre la porta de Sant Joan fins l'Ebre i el posterior eixample urbà com una qüestió de primera necessitat. Igualment, declararà que tant els terrenys com els materials que es derivessin de l'enderroc restessin propietat del municipi, de la mateixa manera que les forces vives de la ciutat de Barcelona havien fet l'any 1853.

Seguidament, l'Ajuntament va designar una comissió específica dedicada a aquesta tasca i encarregà al mestre d'obres municipal l'elaboració del projecte d'enderroc de les dues portes, la de Sant Joan i la del Temple i que aquest fos fet públic a través d'un ban, per tal que la població pogués participar de la subhasta de les obres. La resposta ciutadana no fou menyspreable, però és evident que la Revolució no estava per procediments administratius; només hi va haver un contractista, Manel Rovira, juntament amb en Hermenegildo Royo, que es van presentar a la subhasta de les obres, i, per tant li foren adjudicades amb unes condicions marcades.

La major part de la ciutadania, en canvi, es presentava a l'Ajuntament i oferia la seva col·laboració;³⁶⁶ els uns es comprometien a enderrocar trams de 100 pams a canvi dels materials, d'altres eren els veïns d'un carrer qui es comprometien a enderrocar el fragment de fortificació que els molestava (per exemple, els veïns de la baixada de Sant

³⁶⁵ AHCTE, Acords municipals 9-12-1869. En aquesta ocasió, fou Rafael de Montagut, segon comte de la Torre de l'Espanyol, qui en una intervenció seva al ple municipal recorda el discurs referent a l'enderroc fet just en el moment de les proclames revolucionàries.

³⁶⁶ AHCTE, Acords municipals 8-10-1868.

Roc s'oferiren a tombar la caseta del cos de guàrdia allí present) i d'altres es lliuraren al municipi a treballar desinteressadament usant el material i utensilis propis.

L'Ajuntament, d'alguna manera es va veure contagiats pel clamor popular i acceptava la seva col·laboració, en part degut al substanciós estalvi que suposava la mà d'obra gratuïta ciutadana. A la llarga això donaria un efecte de desordre que les autoritats, un cop constituït el govern provisional a Madrid, no veurien amb bons ulls.

Tanmateix, el consistori es mostrà més caut pel que fa a les propostes dels veïns del barri de la Creu, els quals també volien permisos per ensorrar el Cap de Pont. El cas d'aquest barri és força particular, car es pot considerar el nucli de població tradicionalment més maltractat de tota Tortosa. Madoz ja advertia que donat que estava situat en zona militar, les cases (un total de 54 al 1849) havien estat arrasades repetides vegades, tantes com setges havia sofert la plaça. No obstant, admet que estaria molt poblat si es pretengués urbanitzar-lo.

Malgrat les prohibicions, l'acció revolucionària i la necessitat d'espai prevalien, i s'havien format dos carrers. Riu avall, i seguint a la riba dreta de l'Ebre, s'havia format una nova línia de poblament, aquest cop paral·lela al riu, coneguda com la Raval de Sant Vicent (ja existent des de feia temps, però aleshores més poblada) just al front del magatzem de betums de la província marítima de Tortosa, coneguda popularment com la *Casota*.

En el barri de Sant Vicent es conjugaren els elements necessaris per esdevenir espai de desenvolupament industrial, doncs el carrer el configurava la carretera de València, toca al riu, just en front de les drassanes, i estava a la línia tradicional de la sèquia que baixava de la Caramella, d'ençà del s. XVIII, i després disposava de la línia de canalització que acabaria portant l'aigua corrent a la població de Tortosa. Aquell espai, com ja s'ha esmentat en capítols pretèrits, d'ençà la segona meitat de la dècada del 1860, fou l'espai on s'ubicaren foneries i torneries que ocuparen empresaris tant locals com nouvinguts: Josep Siré, Josep Masoni, Quintí Sendra, i ja als anys 70, la gran foneria de Sales i Ginestà. Aquest fou el petit districte industrial on s'hi podia encomanar maquinària, eines agrícoles i peces de recanvis. Cal dir, igualment, que la

construcció de la línia de ferrocarril fou un incentiu de primer ordre per a aquestes empreses, que trobaren en el constructor de la línia fèrria un dels seus millors clients.³⁶⁷

Pel que fa a la qüestió urbanística, els veïns del barri de la creu escolliren a Francisco Camó.³⁶⁸ La Junta, responent a la seva petició, els demanà paciència i els assegurà que es crearia una comissió específica per al seu cas. El que succeïa és força significatiu: entre les propostes revolucionàries, hi havia un punt fonamental, la supressió dels consums. Aquest impost suposava tradicionalment una importantíssima font de finançament per al municipi, però amb aquest suprimit per petició popular, la Junta s'acolliria al finançament procedent del pontatge, que a la pràctica era un impost que gravava l'activitat econòmica de la comarca, ja que el pont de Tortosa era l'únic pas viable de transport terrestre en molts quilòmetres al seu perímetre.

Als exemples de l'altra riba, els esdeveniments avançaren ràpidament. S'hi vivia una situació força caòtica, on la gent obria passos a la muralla i es començaven a construir petites edificacions extramurs. Això es pot deduir de l'ampliació que fa la Junta Revolucionària del decret d'enderroc, tot abolint la legislació d'abans de la revolució que prohibia l'edificació en zones militars. La lliure edificació, doncs, era legal.³⁶⁹

*Esta Junta tomando en consideración las necesidades de esta localidad y accedeiendo a los unánimes deseos de la población vehementemente manifestadas a esta Junta para que se practique en ensanche de esta ciudad, dónde pueda vivir con las condicioneshigiénicas necesarias y no de la manera apiñada e insalubre como ahora tiene que vivir por los angulos de piedra que le cercan y oprimen, en sesión de este dia ha acordado proceder en el de mañana al derribo de las murallas y fortificaciones comprendidas desde la Puerta de San Juan incluidas hasta el Ebro, por ser el ensanche de la ciudad en dicho punto más natural y conveniente a los intereses del pueblo y también porque todas aquellas fortificaciones, segn informes facultativos que ha tomado la Junta no tienen labor ni objeto ya que en el dia, atendiendo el gran muro o terraplen que se las ha puesto delante para la construcción de la via férrea. Todo lo qual, la Junta tiene el honor de participar a Vs para su conocimiento"
Y yo lo traslado a V para su conocimiento y demas efectos que se citan en el anterior inserto. DGVMA.
Tortosa, 3 de octubre de 1868. Brigadier Gobernador Benito de Franch.*

³⁶⁷ La informació sobre la trama empresarial metal·lúrgica que s'instal·là al barri de Sant Vicent, s'incriu en un estudi paral·lel monogràfic que s'està realitzant i que encara no està prevista la seva publicació. Així mateix, la font principal és el fons de protocols notariais de l'Arxiu Històric Comarcal de les Terres de l'Ebre.

³⁶⁸ AHCTE, Acords municipals 9-10-1868.

³⁶⁹ AHCTE, Acords municipals 14-10-1868. El procés també es seguí des de l'Arma d'enginyers de l'exèrcit, arran de la carta que el president de la Junta Revolucionària entregà al Brigadier Governador de la plaça de Tortosa, i aquest l'elevà a la subinspecció de Barcelona. ACA, diversos, comandancia de Ingenieros, 562, 2356.

Davant d'això, el Ministeri de la Guerra reaccionà.³⁷⁰ Enviaren un telegrama admetent que estaven d'acord amb l'enderroc, però que era necessari que les obres les gestionessin ells. També reclamaren el cessament immediat de l'acció ciutadana i de la construcció en zones de perímetre militar. Era la primera advertència. La Junta va discutir àmpliament l'avís, però prengueren una decisió sense precedents. Decidiren desobeir l'ordre i mantenir el compromís contret amb la ciutadania; això provoca algunes tensions dins la Junta, i fins i tot algun vocal -Joaquim Aragonés- amenaçà en dimitir. De la mateixa manera, rebutjaren la invitació de Madrid a dissoldre la Junta Revolucionària. Estaven decidits a complir amb la ciutat. Decidiren, no obstant, posar una mica d'ordre i coordinar l'enderroc que s'estava produint al Temple.³⁷¹

A la vegada, observaren com els veïns del barri de la Creu, cada cop s'organitzaven més i ja presentaven propostes concretes d'enderroc i projecció urbanística, amb carrers i edificis.³⁷²

Aquesta determinació dura tot just 20 dies. Les cartes constants varen minar la determinació de la Junta, la qual finalment va accedir a parar l'enderroc, això sí, de manera temporal.³⁷³ No seria fins a finals del gener del 1869 quan el Ministeri de la Guerra decidí reestablir l'activitat de la Junta tortosina i li transmeté la notícia de que el governador civil de la província estaria disposat a ratificar els decrets d'enderroc dels murs i de lliure construcció, però a canvi de que es fes de manera coordinada amb les autoritats militars.³⁷⁴ Això, només significava una cosa, lentitud.

³⁷⁰ La reacció de l'estament Militar va ser homogeni en totes les places on les juntes revolucionàries havien iniciat processos d'invasió de les zones polèmiques. En el cas de Barcelona, com els processos d'enderroc ja s'havien engegat, el questionament de l'autoritat militar va anar de la mà de l'ocupació i la contrucció en zones polèmiques, metre que a Tortosa, el decret fou d'enderroc del front emmurallat del Temple. La reacció de Guerra, en tots els casos fou cauta, i oferí sortides negociades per tal d'aturar els processos i reconduir poc a poc la situació per reestablir el seu control en matèria urbanística. MURO, José Ignacio: "Zonas polémicas y la desmilitarización del territorio" a AA.VV. *La Academia de Matemáticas de Barcelona: el legado de los Ingenieros militares* (2004). Barcelona. Novatesa SL. p. 366

³⁷¹ Segons el memoràndum de la Comandància d'Enginyers de l'exèrcit, el front del Temple s'inutilitzà entre el 18 i 28 d'octubre del 1868. ACA, diversos, Comandancia de ingenieros, 561, 2355. "*Plaza de Tortosa. Resumen de las visicitudes de sus fortificaciones y zonas polémicas desde el mes de octubre de 1868 hasta la fecha.* c. 1894.

³⁷² AHCTE, Acords municipals 6-11-1868.

³⁷³ AHCTE, Acords municipals 9-11-1868.

³⁷⁴ AHCTE, Acords municipals 28-1-1869. Al darrera d'aquesta notícia hi ha l'acord entre els ministeris d'Hisenda i els de Guerra arran de la instància que va promoure l'ajuntament de Tortosa per a que es revocqués l'ordre de suspensió de l'enderroc de la part de les muralles compresa entre la porta de sant Joan i el riu. El ministeri de Guerra ho va permetre d'acord amb el criteri de l'enginyer general que considerava que, tenint en compte que l'enderroc ja inutilitzava les defenses, era inoperant oposar-s'hi. Calia, segons el seu criteri, centrar-se en mantenir la propietat i realitzar la venda dels terrenys de manera legal i efectiva. AGA, Fondo educación, 5. Inventario 14.2 Top 31/8264. Leg 8995-5. *El ministro de la*

De fet, va caler esperar sis mesos per a que Guerra enviés un perit de la Direcció General de Drets i Propietats per tal de que valorés els terrenys de les muralles, donat que creien que els informes al respecte realitzats pel mestre d'obres del municipi, Jaume Ortega, escombraven cap a casa i que beneficiaven als interessos dels integrants del municipi, molts d'ells especuladors en potència.³⁷⁵

El cas és que el coronel governador militar de Tortosa va demanar tapiar provisionalment les obertures fetes a la muralla per qüestions d'ordre públic³⁷⁶. Respecte aquesta notícia, hi ha poques referències a possibles aldarulls, però sí que es pot resseguir un cert malestar general arran d'una exposició que feu un vocal integrant de la comissió del ferrocarril, on detallava la greu situació econòmica que vivien les classes més humils de la ciutat. Assenyalava, com la causa del malestar al dèficit de contractació degut a la fuga de capitals arran de la Revolució i a les escasses inversions, la defallida dels intercanvis comercials i sobretot a les males collites de cereals i oli que s'esperen degut a la sequera.

Des de l'Ajuntament es volia impulsar el treball públic, però l'escassetat de fons municipals no permeteren fer obres d'envergadura que ocupessin llarg temps a la ciutadania. Llavors, es decidí pressionar a la companyia dels ferrocarrils per a que complissin el contracte i construïssin l'estació de primera classe que li corresponia a Tortosa segons la Reial Ordre del 2 de juliol del 1860 i que, a tal efecte, contractés a la massa de proletariat desocupat que malvivía al municipi.³⁷⁷

És pot deduir, per tant, una situació econòmica força crítica per al proletariat urbà, i que, en vista de l'aturada de l'enderroc de les muralles, veia perillar la possibilitat de ser contractats per les obres.

L'Ajuntament, decidirà, a més a més de pressionar a la companyia ferroviària de Almansa-València-Tarragona per engegar les obres de l'estació, pressionarà a Hisenda per aconseguir d'una vegada per totes la cessió al municipi dels terrenys i materials

Guerra traslada a este de Gobernación la comunicación que en 11 de diciembre del 1868 dirige al Ministro de Hacienda.

³⁷⁵ AHCTE, Acords municipals 28-6-1869.

³⁷⁶ AHCTE, Acords municipals 11-1-1869.

³⁷⁷ AHCTE, Acords municipals 5-11-1869.

derivats de l'enderroc de les muralles. A tal efecte l'Ajuntament va enviar al comte de la Torre de l'Espanyol (Rafael de Montagut) a pressionar a Madrid.³⁷⁸ D'aquí es dedueix que la situació ha canviat; la Junta ja no tenia la sobirania que pretenia i que el Govern Provisional s'havia imposat.

No obstant, la pressió va tenir efecte; a finals de novembre arribaren a Tortosa les primeres notícies de que el Ministeri de la Guerra ordena al general d'Enginyers el traspàs a la hisenda civil de les muralles i els seus terrenys, el Cap de Pont inclòs (a excepció dels fortins avançats i el castell de la Suda), així com l'autorització per continuar les obres que ja s'estaven produint.

L'Ajuntament, immediatament publicà un ban per a que els tortosins tinguessin notícia de la bona nova. Amb tot, el consistori es mostrà caut i, per iniciativa de Montagut, elevà la petició al diputat a Corts, Josep Comte, per a que agilitzés la cessió dels terrenys des de la Hisenda Civil a l'Ajuntament i poder iniciar l'eixample. La resposta d'aquest fou llegida el 3 de gener del 1870 al ple de l'Ajuntament, on es notificà que el govern recolzaria la petició. Tanmateix, la taxació del sòl no va quedar clara i això frenarà la cessió dels terrenys.

13.4.5. El final de l'autonomia de la Junta Revolucionària: del projecte de Sacanella a la Tercera Guerra Carlina.

El 1870 serà un any de contrastos. L'eufòria revolucionària de l'any i mig precedent havia deixat darrere seu una progressiva institucionalització de la revolta. Les juntes locals s'havien vist superades per juntes administratives superiors, i el to de desobediència inicial no es va poder mantenir arribats al 1870. Malgrat continuar sent un consistori republicà i progressista, la seva actitud esdevingué poc a poc més cauta i prudent.

En primer lloc l'Ajuntament es veurà obligat a *purgar taula* pels *excessos* del procés revolucionari, sobretot quan des de l'administració econòmica de la província se'ls reclamà la suma de 7.548 escuts en concepte de contribucions territorials no recaptades

³⁷⁸ AHCTE, Acords municipals 22-11-1869.

durant els anys 1868 i 69.³⁷⁹ L'Ajuntament va haver de formar una comissió per investigar els *expedients fallits*, on distingia entre els individus que degut a reclamacions no abonades, no pagaren, els que havien usat identitats falses per evitar el pagament i els que no pagaren per la situació de pobresa i falta de béns embargables. Amb tot, l'Ajuntament decidí fer responsable a l'Ajuntament revolucionari, i que fossin ells els responsables d'efectuar el pagament.³⁸⁰

També es dedicaran a fer neteja de tots els efectes de la llibertat ciutadana de la Revolució de Setembre. Es passarà revista a la ciutat i ordenaran la fi de la construcció de les cases i barraques il·legals que s'estaven construint –o ja s'havien construït– al camp dels Titets. Aquí s'iniciarà una gran pugna entre la ciutadania i l'Ajuntament que durarà anys. En principi l'Ajuntament només els exigí l'abonament de la multa per la construcció il·legal (4 escuts) i la tramitació dels permisos pertinents de construcció.

Però, partir d'aleshores, aprofitant la decadència de la indústria naval tortosina, el municipi intentarà aconseguir que aquell indret riberenc pugui ser expropiat (sota l'empar de la llei d'expropiació forçosa del 17 de juliol de 1836 per als fins d'utilitat pública) i que es converteixi en l'àmbit d'eixamplament del passeig del Temple.³⁸¹ Aquest passeig ja era reconegut al *Diccionario* de Madoz (1848) com el més important de la ciutat:

“PASEOS. El de la Ribera. Situado a un extremo de la poblacion se dirige a la puerta del Temple; es un bonito salon con una escalinata en cada extremo, dividido en cuatro calles de árboles con asientos a la izquierda y una débil muralla a la parte derecha que mira al rio Ebro.”

Quan tots els plets foren resolts –espai que ocuparien tot l'últim quart del s. XIX –, la zona es convertirà amb el futur parc municipal, pulmó de l'eixample de Tortosa sorgit de les cendres de la única indústria important que romania a la ciutat des de l'Edat Mitjana, les drassanes. L'eradicació d'aquest sector industrial suposarà l'amansiment

³⁷⁹ AHCTE, Acords municipals 26-2-1870. Cal dir, que aquesta situació havia d'arribar. Encara que antic, el llibre de BOZAL, Mariano: *Juntas revolucionarias. Manifiestos y proclamas de 1868* (1968). Madrid. Cuadernos para el diálogo, p. 107 i ss. manifesta la clara disjuntiva existent entre els manifestos dels militars i els programes polítics de les juntes revolucionàries. En aquest llibre es presenten una relació de les proclames de gran ciutats espanyoles, on les juntes locals manifesten una creixent preocupació pel manteniment de l'ordre públic i la garantia de la seguretat de persones i propietats. En aquest cas, aquesta creixent preocupació per part de les autoritats arribà a la capital del Baix Ebre a través de les autoritats tarragonines i els estaments militars.

³⁸⁰ AHCTE, Acords municipals 8-8-1870.

³⁸¹ AHCTE, Acords municipals 17-4-1870.

del proletariat urbà tortosí que havia ensenyat les dents durant tots els esclats revolucionaris dels inicis de segle (especialment els recents del 1854 i el del 1868). Tortosa esdevindrà una bassa d'oli sobre la que navegaran tranquil·lament els cacics de la futura Restauració borbònica.

13.4.5.1. La venda dels terrenys de la hisenda militar

No obstant, aquest any es realitzarà un pas importantíssim per a la consecució de l'eixample: la cessió dels terrenys i materials que componen l'entorn emmurallat de la ciutat, Cap de Pont inclòs, per part del Ministeri de la Guerra a la Hisenda Civil. L'ordre del Ministre de la Guerra l'havia signat a l'11 de novembre del 1869, i llavors es procedí al seu peritatge (taula 5.2). El Ministeri de Guerra dividí el complex fortificat en les 9 zones següents i les cedí per un total de 348.786,05 escuts:

- a) El front del Temple, que va des del riu fins al bastiment esquerra de la Portalada de Sant Joan. (49.558 m² per 262.580 escuts)
- b) El front des del bastiment esquerre de la Portalada de Sant Joan fins al flanc dret del baluard de Crist inclòs. (11.978 m² per 4.584,6 escuts)
- c) El flanc esquerre del baluard de les Creus fins al fortí del Bonet. (28.875 m² per 6.022,5 escuts)
- d) El front del Rastre: des del fortí del Bonet fins la segona avançada del castell, coneguda com les avançades de Sant Joan. (3.286 m² per 1.444,4 escuts)
- e) El front de Remolins: entre la tercera avançada del castell (fort de Tenalles) fins al camí de Tivenys. (7.863 m² per 3.292,57 escuts)
- f) El segon front de Remolins: des del camí de Tivenys fins la porta de Sant Jaume. (27.593 m² per 9.437,38 escuts)
- g) El front de la Cortadura: Des del semibaluard de les Bruixes, glacis del castell, el mateix mur de la Cortadura i l'esplanada de Remolins. (21.229 m² per 4.871,8 escuts)

- h) Front del riu: dividit en dues parts: el primer va des de la Baixada de Sant Roc fins al Baixador del mig. I el segon, va des del baixador del Mig fins al baluard num. 2, el de Sant Pere. (2.937 m² per 40.253 escuts)
- i) El Cap de Pont. (30.428 m² per 16.299,8 escuts).

TAULA 8.7: Peritatge militar dels terrenys i els materials dels nou fronts fortificats de Tortosa. 1869. En Escuts.

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	TOTALS
Superfície	247.790	2.395,6	2.887,5	1.314,4	196,58	4.414,88	4.245,8	38.181	10.649,8	312.075,56
Mamp. ordinària	9.401	608	2.782	130	3.096	4.005	370	1.400	2.422	24.214
Mamp. de maó	80	96	12			56	96	16	1.796	2.152
Carreuat	5.043	1.485	339			543	108	636	1.164	9.318
Porta de plaça	266					84	49		98	497
Porta senzilla						13	3		8	24
Sòl obrat						56				56
Envà						7,5				7,5
Llitera						12			8	20
Escala						10				10
Teula						236			136	372
Reixa								20	18	38
TOTAL	262.580	4.584,6	6.020,5	1.444,4	3.292,58	9.437,38	4.871,8	40.253	16.299,8	348.784,06
%	75,40	1,31	1,73	0,41	0,94	2,71	1,40	11,54	4,67	100

- A Front del Temple i Porta de Sant Joan.
B Portes de Sant Joan - Flanc dret del Baluard de Crist.
C Baluard de la Creu - Fortí del Bonet.
D Front del Rastre (des del fortí del Bonet fins la segona avançada del Castell).
E Front de Remolins I (entre la tercera avançada del Castell i el camí de Tivenys).
F Front de Remolins II (del camí de Tivenys a la porta de Sant Jaume inclosa).
G Cortadura de Remolins (semibaluard de les Bruixes, glacis del Castell i l'esplanada de Remolins).
H Front del Riu.
I Front del Cap de Pont.

FONT: AHT, expedients d'Hisenda, Top. 3277

De les dades de la taula 8.7 es poden destacar dues coses. La primera és el pes hegemònic que es donarà al front del Temple. Allí és on es trobava no només el major volum de fortificacions, sinó també la major extensió de terreny, 49.558 m². Això, lògicament repercutirà amb el preu, on només aquest front representarà les ¾ parts del valor total de la cessió entre les hisendes civils i militars. La segona és la preponderància del valor de la superfície per sobre dels materials. És evident, per tant, que la Hisenda Militar ja va realitzar el primer dels quatre increments de preu que afectaren al sòl de l'eixample: el present, el de la taxació civil, el preu de subhasta dels solars i el de la revenda dels mateixos, en cas de que aquesta es produís.

El lliurament es feu efectiu el dia 9 de maig del 1870, quan en un acte oficial a la casa del govern militar de Tortosa, el tinent coronel Frederico García Alaoz, com a governador interí de la plaça, lliurà la memòria de taxació i de la propietat a l'administrador dels béns nacionals de la ciutat, Joan Baptista Mulet.

13.4.5.2. Els projectes d'iniciativa privada.

Amb els terrenys ja a disposició de la Hisenda Civil, es podia reemprendre la qüestió de l'eixample. A finals d'abril del 1871 arribà al consistori una carta de Bernat Sacanella, un polifacètic personatge que, beneficiat per la desamortització, es va dedicar a prendre part de tots els grans projectes de la ciutat amb finalitats especulatives. Assabentat com pocs de les possibilitats que oferia la legislació vigent, presentà unilateralment un projecte d'eixample³⁸² per a la zona del Temple, el Pont -Ferrerries i Sant Vicent, a l'altra riba-, la Cortadura i Remolins- de la que ja s'ha comentat en anterioritat-.

Amb la carta, Sacanella posa de manifest que sabia de l'oportunitat per presentar un projecte a la superioritat molt abans que el propi Ajuntament, i els advertí que el projecte s'havia d'enviar a Tarragona en un termini de 30 dies per a que fos avaluat i, en si era el cas, fos declarat d'utilitat pública i dut a la pràctica.

L'Ajuntament publicà al seu Butlletí Oficial la convocatòria de presentació d'aquest projecte, posant un termini màxim de tres mesos per a que els aspirants a ser concessionaris presentessin la seva proposta. Sacanella, igualment demostrà que era

³⁸² AHCTE, Acords municipals 28-4-1871.

coneixedor de la legislació vigent. Sabia que si era declarat d'utilitat pública (segons la llei d'Eixamples del 29 de juny del 1864), les despeses de realització podrien anar a càrrec de les futures contribucions territorials que l'estat concedia als municipis durant els 25 primers anys d'existència de l'obra declarada d'interès general.

A la convocatòria només s'hi presentà Sacanella, qui ja tenia el projecte fet i preparat per a ser avaluat per l'Ajuntament. Aquest l'aprovà i li assegurà que si era acceptat des de "dalt", l'Ajuntament li cediria les contribucions de 8 dels 25 anys que l'Estat oferia als municipis.

Quant a la *Ley de Ensanches*, Oliveras la defineix com una superació de la llei Posada Herrera del 1861 i que sota el pretext de ampliar l'oferta de sòl edificable i baixar-ne els preus, -amb paraules del propi Ildefons Cerdà-, afirma que els que aconseguia era pagar l'acondicionament del sòl que multiplicava el preu dels solars que alguns especuladors ja havien comprat a priori.³⁸³

No obstant, la situació a Tortosa era sensiblement diferent; les muralles (tret de les mossegades a les parets que havia pogut fer la Revolució de Setembre) encara no havien estat enderrocades i els terrenys encara no estaven cedits per la Hisenda Civil. Cal recordar que aquesta fou la petició del Comte de la Torre de l'Espanyol al diputat a corts pel districte, però que encara no s'havien fet passos que autoritzessin la subhasta. En tal cas, caben dues possibilitats que expliquen l'actuació de Sacanella:

Que la subhasta de les parcel·les fos tant corrupta que no li preocupava el més mínim no tenir encara els solars en propietat. O bé, Sacanella creia que sent el concessionari del projecte d'Eixample li donaria el suficient joc com per aconseguir beneficis amb les negociacions que es realitzarien amb els futurs propietaris.

En qualsevol cas, Sacanella tenia les espatlles cobertes, car no es baladí que ningú més es presentés a la convocatòria de projectes (sabent a priori que a la pròxima convocatòria –que ja tractarem més endavant– se'n presentaran sis, d'aspirants). Potser els demès sabien que Sacanella tenia l'Ajuntament a la butxaca i si ell s'hi presentava ja no hi havia res a pellar. Almenys, així ho evidencia un altre projecte que tenia entre mans (juntament amb el seu germà) consistent en construir una sèquia al terme de la

³⁸³ Op. cit. OLIVERAS SAMITIER, Josep: "Poder municipal y urbanismo en el s. XIX". p. 85

Cava per a una explotació a gran escala de les salines del delta, i que rebrà tot el suport de l'Ajuntament.³⁸⁴

A l'espera del pronunciament de la Diputació Provincial respecte el projecte d'Eixample, l'Ajuntament s'endinsà en una altra tasca d'ordenament urbanístic, no menys conflictiva i que portava arrastrant des de feia un any, l'alineament de carrers.

L'actuació afectà especialment els situats a la part més antiga de la ciutat, que, tret del cas del carrer Montcada, que era el suficientment ampli i airejat com per no requerir reformes, els demès eren on habitava l'aristocràcia urbana i, certament, requerien actuacions de caràcter urgent. Els acords municipals estan plens de peticions de reforma de façanes, avinentesa que fou aprofitada per alinear el traçat dels carrers. Aquests foren els cassos del carrer Bonaire, el carrer de la Palla, el carrer del Carme o el carrer de la Rosa. Finalment, la Diputació rebutjà el projecte de Sacanella al febrer del 1872.³⁸⁵

Paral·lelament, l'Ajuntament va pressionar per l'altre front que tenia obert, el de la subhasta dels terrenys de les muralles. A tal efecte s'envia una comissió a Madrid³⁸⁶, per gestionar davant dels ministeris d'Hisenda, Foment i Guerra la data de realització de les subhastes. A aquesta comissió, a més, se li encarregà la tasca d'insistir per a que es concedís el trasllat de l'hospital a un altre lloc i poder ocupar el seu edifici per ubicar-hi l'Ajuntament.

La tasca de la comissió fou fructífera i s'aconseguí la Reial Ordre de la Província en la que s'anunciava la posada en venta dels solars de les muralles. Per això calia que se'ls indiqués als futurs compradors un plànol amb les cases, carrers i places de com hauria de ser el futur eixample.³⁸⁷ Arribada aquesta notícia a l'Ajuntament, ràpidament s'organitzà una altra comissió per a l'aixecament de plànol per a la cessió dels terrenys seguint les condicions de la llei del 9 de juny del 1869. Possiblement el rebuig de la proposta de Sacanella es degué a dos motius bàsics. Per un costat, el fet que el projecte comprenia els diversos eixamples de la ciutat, i no només un, el del Temple, que les autoritats estarien disposades a acceptar. I en segon lloc, els motius procedimentals, car

³⁸⁴ AHCTE, Acords municipals 8-5-1871.

³⁸⁵ AHCTE, Acords municipals 12-2-1872.

³⁸⁶ AHCTE, Acords municipals 4-7-1872.

³⁸⁷ AHCTE, Acords municipals 11-7-1872.

les condicions imposades als licitadors durant la convocatòria de Sacanella, poc tenien a veure en les que s'imposaran en aquell moment:

- a) La possessió del títol d'arquitecte.
- b) Deixar un dipòsit de 500 pessetes que seran retornades a aquells que no fossin escollits.
- c) El plànol hauria d'estar sotmès a la llei d'Eixamples del 29 de juny del 1864 i al reglament d'execució. El projecte havia de cobrir tot el sòl procedent de l'enderrocament de les muralles del Temple, els fossats i les esplanades; això és: des del fort de Crist fins al riu i entre el límit de la població, el camí de Ronda (actualment carrer Teodor González) fins la línia del ferrocarril. Un total de 59.966 m² de superfície. Com es pot veure, hi ha una diferència de 10.408 m² respecte la superfície del front del Temple que anotava la cessió del Ministeri de la Guerra, la qual cosa significa que s'havia de procedir a expropiacions que representaven un 17,36% de l'eixample, proporció gens menyspreable.
- d) El plànol hauria de tenir en compte el traçat de les vies públiques referides al plànol que la corporació facilitaria al guanyador de la convocatòria. A més, haurà de respectar l'emplaçament que el consistori creuria més adient per a: l'escorxador, carnisseries, peixateries, plaça-mercat, cases consistorials, escola pública, hospital militar, parc de bombers, edifici ateneu de la classe obrera i edifici per a exposicions agrícoles amb andana i moll de descàrrega. A partir d'aquí, el licitador serà lliure d'ubicar al seu projecte les fonts, jardins i passeigs segons el seu gust.
- e) El projecte s'hauria de lliurar en un termini de 90 dies³⁸⁸, i 15 dies després de ser aprovat per la Diputació, es començaran les obres. El projecte havia d'incloure un plànol a escala 1:2.000 amb la planta de l'eixample, un plànol de les construccions i seccions a escala 1:100 de fonts, jardins i edificis. Una memòria descriptiva de l'obra, el cost total i un pla econòmic. Un pressupost detallat i separat del pressupost complementari de jardins, passejos i mobiliari urbà (accessoris). Un informe sobre el procediment a seguir i les disposicions legals a les que s'hauria de sotmetre. I, per últim, el lliurament del projecte es presentaria per duplicat, enquadernat i amb els plànols de paper de tela.

³⁸⁸ El primer plec de condicions (24/10/72) que va presentar la Junta per als licitadors contemplava un termini de 45 dies, però al no presentar-se ningú, a la segona convocatòria del 14 de novembre del 1872 el termini es duplicà.

- f) L'Ajuntament es reservava la facultat d'exigir les modificacions proposades per una comissió d'experts.
- g) S'acceptaria a la subhasta tots als aspirants que prepararessin un projecte amb les característiques exposades a un preu no superior a les 7.500 pessetes.
- h) A la segona convocatòria, s'afegiria una clàusula suplementària, per la que l'Ajuntament es comprometia a pagar el preu del disseny del projecte en dos terminis: 9/10 parts tan aviat com el projecte fos acceptat per l'Ajuntament i 1/10 part quan fos declarat obra d'interés general per la Diputació.

La convocatòria o subhasta de projectes es realitzà el 2de desembre del 1872 i es presentaren sis aspirants, i per un preu de 2.999 ptes. se li atorgà a Domingo Cabanné el dret de bastiment dels plànols.³⁸⁹

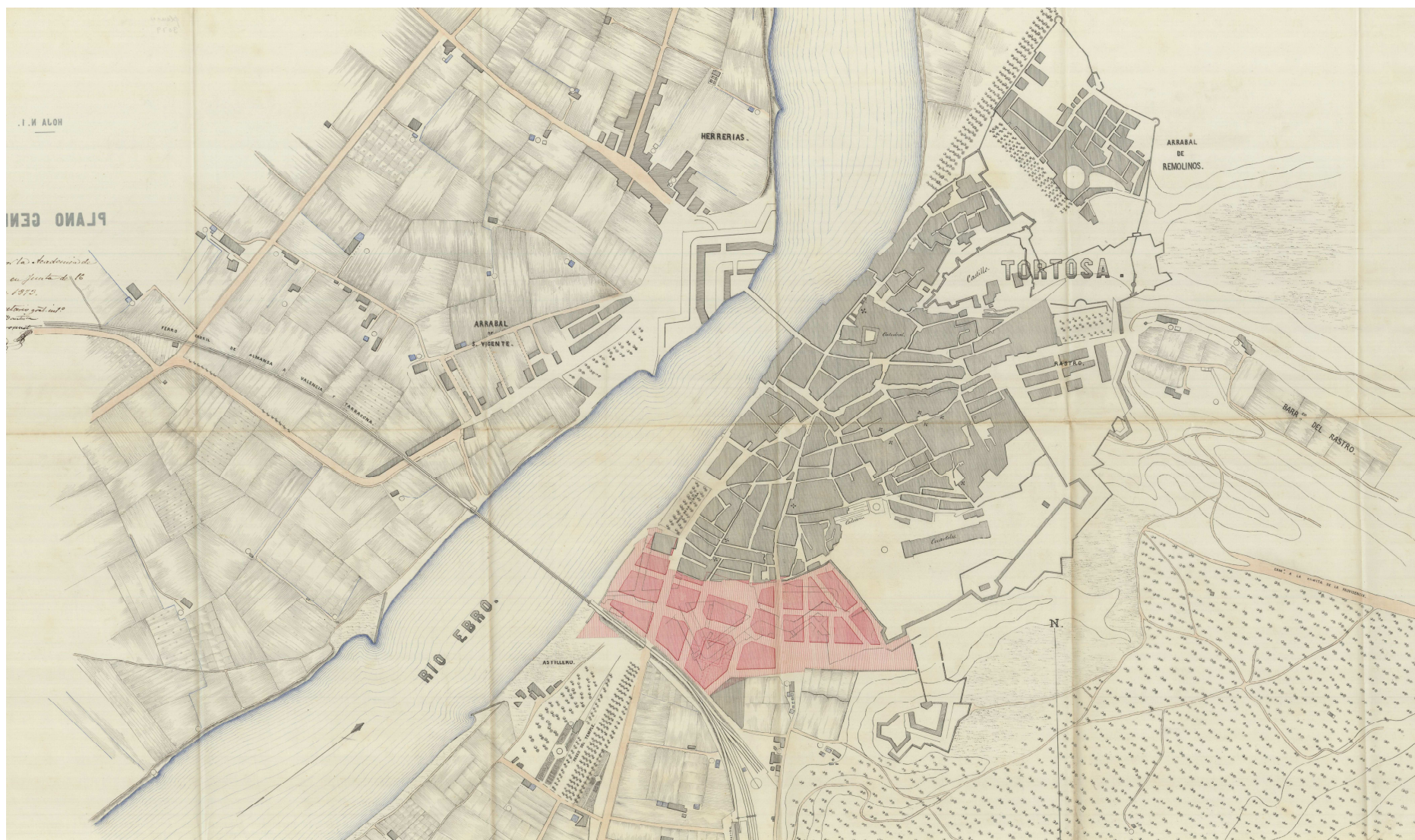
13.4.5.3. El projecte d'eixample no nat de Vicent Peris.

Cabanné no era l'arquitecte, sinó que era un dels propietaris de la ciutat que aspirava a tenir el control del disseny del futur eixample. L'arquitecte que hi havia al darrera de la seva oferta era l'arquitecte Vicent Peris, el qual va entregar el projecte a la comissió municipal experta el 15 de març del 1873. A diferència de la proposta d'eixample proposada per Sacanella, el Projecte de Cabané-Peris, sí que s'ha conservat íntegre a l'Arxiu General de l'Administració.

D'aquest projecte, en comentarem els elements definitoris, però no s'analitzà en exhaustivitat com sí que es faria amb el projecte de Sabastià Cabot que serà el que es durà a terme. Tanmateix val la pena destacar-ne la memòria descriptiva, ja que, a diferència de Cabot, Peris va tenir la possibilitat d'interpretar lliurement l'espai disponible, limitant-se, això sí, a l'espai del Temple.

³⁸⁹ AHCTE, Acords municipals 2-12-1872.

FIGURA 8.6: Plànol en zona de l'Eixample del Temple projectat per l'arquitecte Vicent Peris. 1863.



FONT: AGA, fondo educación 14.2, top 31/8217.

L'espai del Temple, explica, és el més idoni per a l'eixample degut a que és el que ofereix una major amplitud d'espai, aleshores ocupat pel fortí del Temple, fet que evita iniciar processos d'expropiacions individuals i, a la vegada, ofereix la possibilitat d'apropar la ciutat a la gran infraestructura del moment: el ferrocarril.

Com es pot apreciar al plànol, l'eixample es fonamenta en tres carrers: l'A i el B, que són les projeccions dels carrers de sortida natural del recinte emmurallat i que marquen els eixos verticals del nou entramat de carrers. L'A projecta la vella porta del Temple, i l'A, ho fa de la porta de Sant Joan i es projecta fins l'emplaçament de la futura estació de ferrocarril. I el C, creat de vellnou, que defineix la transversalitat de les illes de cases, persegueix la regularitat de les mateixes i comunica els dos carrers principals abans esmentats.

Els carrers secundaris busquen el paral·lelisme o bé amb el carrer A, la majoria, o bé en el carrer B (els que es situen a l'esquerra del carrer de l'estació), mentre que l'extrem oriental defineix la seva orientació el vessant del turó amb el que limita.

En quant a la categorització dels carrers, Peris proposava tres categories de carrers, de 15, 12 i 9 metres d'amplada respectivament, tots ells amb cunetes, voreres, clavegueram i espai per a arbres en els carrers de primera categoria. A més, tots els carrers estarien preparats per encabir canonades d'aigua i gas, sent el principal carrer transversal, el C, el punt de pas de les canonades principals, d'es d'on s'irradiaven les secundàries per on es distribuïa sis aixetes per al consum del veïnat, repartides en forma de fonts a les places I i Z, i als carrers D, A i T. El gas, tindria sortidors als carrers A, B, C i De, i també a les dues places I i Z.

Però les dues principals peculiaritats d'aquest eixample són la solució de continuïtat respecte el casc antic, i la voluntat d'encabir-hi espais oberts i equipaments públics, fet que, com veurem, el projecte que s'arribarà a portar a terme, no va contemplar.

Respecte la primera qüestió, l'arquitecte es mostrà més interessat per aprofitar l'espai, que no pas per buscar un punt de partida rectilini que aportés una planta totalment ortogonal al nou eixample. Adaptar-se a les línies arquejades de l'extrem sud-est de la ciutat vella implicava sacrificar carrers rectes a tot l'eixample, dividint-lo, com Peris mateix reconeix, en dos sectors: la part principal, d'orientació ortogonal a partir dels carrers A i C, el sector oriental de l'eixample, orientat a partir dels carrers B i M i la plaça Z, per a la trama regular, i el carrer P i R paral·lels a la vessant del turó.

Val a dir, però, que una part important de l'encaix entre l'eixample i la ciutat vella, la salvava amb la localització de la plaça I i amb un rectificat parcial de les façanes velles que toquen a la part nova de la ciutat. La part meridional de l'eixample, ve determinada per la línia fèrria, per al primer sector, i el passeig i la plaça Z per al segon sector.

FIGURA 8.7: Plànol detallat del Temple projectat per l'arquitecte Vicent Peris. 1873.



FONT: AGA, fondo educación 14.2, top 31/8217

Els equipaments municipals són l'altra gran característica de l'eixample. Si l'eixample de Peris comptava amb un total de 27.647,07 m² edificables (d'un total de 59.801 m²), 7.438,13 m² corresponen a equipaments públics, això és un 26,90% del total. Com es pot apreciar al plànol del projecte, aquests equipaments són els següents:

TAULA 8.8: Equipaments municipals projectats a l'eixample del Temple de Vicent Peris. 1873.

Edifici	Superfície (en m ²)	Detalls descriptius i equipaments
Ajuntament i parc de bombers	2.203,45	2 pisos i planta baixa. L'àmplia visibilitat permet construir una façana d'estil clàssic. A la planta baixa: vestíbul, consergeria, cos de guàrdia, caixa, oficina de bombers, dipòsit de bombes i magatzem; Al primer pis, saló del consell, secretaria i despatx de l'alcalde. Al segon pis: arxiu i oficines del personal. Al pati intern, es preveu construir el pati de bombers
Ateneu i sala d'exposicions agrícoles	1.508,88	Preveu construir un pati central amb galeries per a les exposicions, que s'ubicarien a la planta baixa. Als dos pisos superiors, espais per a educació i reunions de la classe obrera
Escoles Públiques	1.145,5	Ubicat el més pròxim possible al casc antic, preveu construir entrades per als diferents sexes i un espai mínim d'1m ² per alumnes. Les aules estarien ben il·luminades i amb un sostre elevat per a una correcta ventilació i refrigeració.
Hospital militar	1.108	Es construïrien espais preparats per garantir 40m/malalt, dependències per a les infermeries, per a les cubes d'aire, oficina de farmàcia, oratori, cos de guàrdia, bany, cuina, menjador, despatx del metge i de l'infermera major. Al pis superior, dependències del personal. Soterrani per a dipòsits i els aparells de ventilació
Peixateries i carnisseries	528	Es preveia construir 3 façanes arquejades amb grans finestres panoràmiques que ventilessin els espais de venda. L'edifici estaria cobert per teules i disposaria d'una claraboia central per a al major aprofitament de la llum natural. També seria un edifici equipat amb font i balances. Hi haurà un espai d'oficina per a l'administració.
Escorxador	842	Està distribuït entre un espai de sacrifici, espai de balances per al mesuratge, montacàrregues, estable d'animals i espai de calderes per a l'aigua calenta. També comptarà amb dependències del guarda encarregat i sala de recapte d'arbitris.
Moll fluvial	-	Preveu un moll de 100m de llarg de formigó hidràulic, amb rampes de càrrega i descàrrega.

FONT: AGA, fondo educación 14.2, top 31/8217. *Proyecto de ensanche de la Ciudad de Tortosa. Documento 1. Memoria descriptiva*. Elaboració pròpia.

Pel que fa al pressupost i al pla econòmic, cal dir que aquest ve determinat per la llibertat que condiciona el fet de poder projectar lliurement l'eixample sense haver de cenyir-se a cap condicionant pretèrit, com sí que va succeir a Cabot, que va haver

d'obeir la distribució de solars que hisenda havia fet per desamortitzar el sòl que havia comprat a la hisenda militar. Vegem el pressupost:

TAULA 8.9: Pressupost d'obres i de contracte per a l'eixample del Temple de Tortosa. Vicent Peris. 1873. En pts.

Pressupost d'Obres			
	Grup 1	Grup 2	Total
Expropiació	29.625,00		29.625,00
Explanació	39.304,38	127.652,09	166.956,47
Clavegueram	103.067,36	40.572,03	143.639,39
Paviment de carreres i arbrejat	76.384,68	21.955,05	98.339,73
Pavimentació, ornamentació i arbrejat de places i passeig	18.026,80	32.965,15	50.991,95
Moll fluvial		185.004,40	185.004,40
Edificis públics	685.589,40	336.900,00	1.022.489,40
Obres diverses	9.816,99	814,29	10.631,28
TOTAL	961.814,61	745.863,01	1.707.677,62
Despeses imprevistes (1%)			17.076,77
Direcció (4%)			68.307,10
TOTAL DEL PRESSUPOST			1.793.061,49
Pressupost de contracte			
Import de les obres			1.793.061,49
Benefici industrial, comprès el 3% de l'interès del diner avançat (9%)			161.375,53
TOTAL PRESSUPOST DEL CONTRACTE			1.954.437,02

FONT: AGA, fondo educación 14.2, top 31/8217. *Proyecto de ensanche de la Ciudad de Tortosa. Documento 4. Presupuestos.*

Sobre aquesta estructura de costos, Peris, cenyint-se als recursos que la llei d'eixamples del 1864 proposava per a l'execució de les millores urbanístiques, definia que la totalitat del recursos econòmics havien de procedir de l'import de la contribució territorial dels següents 25 anys a l'aprovació de l'eixample i del recàrrec addicional del 60% - indefinit- que es preveia per als terrenys afectats per les obres. Amb la previsió d'unes obres que es perllongarien, com a mínim 8 anys i la recaptació de la contribució i recàrrec dels 25 anys , només estimava recaptar 831.140,92 pts, insuficients –de fet, no arribava ni a la meitat- per assolir el pressupost proposat. Per cobrir el dèficit calia, segons l'arquitecte perllongar el recàrrec del 60% durant 83 anys, la qual cosa agreujaria la situació donat el pes dels interessos dels diners que s'haurien d'avançar a les obres.

Per aquest motiu proposava que hisenda entregués a l'ajuntament els terrenys, per a que aquest els revaloritzés i, venent-los, podria sufragar juntament amb els ingressos de les contribucions, els costos de l'eixample sense haver de carregar l'ajuntament amb els interessos del capital que seria necessari manllevar.

Aquest punt és especialment important, doncs respon a les pressions que farà posteriorment l'ajuntament per tal de ser ell qui vengui els terrenys i no pas hisenda. En qualsevol cas, això no deixava de ser una proposta de l'arquitecte, el qual arribà a fer una categorització de fins a 7 classes de solars amb preus que variaven entre les 36,14 pts/m² i les 3,29pts/m² i amb el que aspirava a recollir 281.614,57 pts més. Aquesta quantitat no alliberaria a la ciutat del fet d'haver de perllongar el recàrrec del 60% vairs anys, però sí que possibilitaria emprar els ingressos dels solars que menys obres d'explicació necessiten per utilitzar-los per explicar els solars que ho requereixen del segon bloc d'eixample, el de la part oriental, i poder-los vendre igualment. Aquest procediment, segons l'arquitecte, acursaria el màxim les obres i limitaria els diners que el municipi hauria de demanar en concepte d'avançament per fer front a les obres.³⁹⁰

El projecte de Peris fou presentat a l'Ajuntament, per a que l'examinés la Comissió. Li feu diverses apreciacions:³⁹¹

La primera tenia a veure amb el nivell dels carrers pròxims al riu. Establia que els punts indicats, havien de tenir una alçada 10 centímetres superior a l'altura que assolí l'Ebre en la seva riuada més important. I, la segona, li van suggerir que situés el passeig d'hivern a la part posterior de la paret de l'escorxador, car aquest estaria separat del nucli urbà i serviria, a la vegada de raser per als vianants.

Adoptades aquestes consideracions el projecte fou enviat al Govern Civil³⁹², i des d'allí, a la Direcció General d'Obres Públiques i a l'Acadèmia de San Fernando. Calia la seva aprovació per a que li donessin la categoria d'obra d'interès públic, i que, per tant, es pogués procedir a la subhasta dels terrenys que ocupava el front emmurallat del Temple.

³⁹⁰ AGA, fondo educación 14.2, top 31/8217. *Proyecto de ensanche de la Ciudad de Tortosa. Documento 5. Plan económico.*

³⁹¹ AHCTE, Acords municipals 17-3-1873.

³⁹² AHCTE, Acords municipals 31-3-1873.

13.4.5.4. L'administració del sòl guanyat a les muralles. La pugna entre l'Ajuntament de Tortosa i el Govern Civil de Tarragona.

Arribats a aquest punt, resulta interessant veure els progressos pel que fa a la gestió del projecte d'eixample des de l'òptica de l'administració provincial arran de l'informe conservat del Comissionat General de Vendes de la província de Tarragona.³⁹³

La seva opinió era clara i contundent: Tortosa havia endarrerit deliberadament l'eixample amb l'objectiu de no tirar-lo endavant fins aconseguir la cessió dels terrenys al municipi, per tal de ser ell qui oficiés la subhasta de terrenys i, en conseqüència, lucrar l'erari municipal en lloc de l'erari públic.

Aquesta opinió resumeix una lluita que ja durava quatre anys, d'ençà que el poble de Tortosa, assumint la sobirania emanada de la Revolució de Setembre, va assaltar les muralles i va expressar la seva voluntat d'ocupar més espai.

Era una evidència que l'Ajuntament es saltava constantment el procediment administratiu provincial i que acudia directament a Madrid, a Hisenda (com ho feu al 1868) o a la Direcció General de Propietats (1869) segons les circumstàncies. Tortosa creia que la Hisenda Pública ja es beneficiaria i recuperaria els diners de la cessió del Ministeri de la Guerra a través de les contribucions que els nous edificis generarien, però mai aconseguiren convèncer a Madrid, car aquesta sempre responia seguint el procediment administratiu vertical, de manera que cada petició acabava sent decidida –i denegada- a Tarragona.

No obstant, la situació canvià quan des de l'administració econòmica de la província es decidí posar cartes a l'assumpte i enviaren a Enric Bochons, mestre d'obres de fortificacions de la província, a valorar els terrenys i les muralles (24/7/69) amb la següent conclusió: 58.459,55 m² eren valorats en 967.855, 71 ptes. L'Ajuntament no es mostrà d'acord amb el resultat i de nou elevà una instància a la Direcció General de Propietats (10/12/1869) demanant la cessió dels terrenys al municipi. La resposta fou la mateixa; la instància acabà a les mans del Cap Econòmic Provincial (31/5/1870) el qual, amb esperit resolutiu, va aconseguir un acord amb l'Ajuntament per elaborar un nou peritatge amb la supervisió del mestre d'obres municipal, Jaume Ortega (24/3/1872).

³⁹³ AHT. Fons expedients d'hisenda. Top. 3277.

La nova valoració declarava una extensió d'eixample de 76.972,03 m² valorats en 512.142, 91 pts. Tortosa no va tenir més remei que acceptar el peritatge i assumir que havia arribat l'hora de presentar el concurs de plànols. Les bases del concurs aparegueren publicades al BOP num. 266 del 6 de novembre del 1872.

D'aquest informe, com és lògic, també es distingeix parcialitat en el seu anàlisi. Des de Tarragona es feu cas omís del projecte primigeni de Peris –ni tan sols en fa referència-, de la mateixa manera que obviava totes les peticions anteriors a la Revolució de Setembre.

No obstant, el projecte de plànol només afectava a l'eixample del Temple i l'Ajuntament es reservava la clàusula de que allí s'hi havien d'ubicar tots els edificis públics que no pagaven contribucions. Amb això els interessos de Tortosa guanyaven temps amb l'esperança d'aconseguir la cessió al municipi dels altres dos eixamples i a la vegada, minava els interessos de la província, car dissenyar un projecte plegat d'edificis públics significava que hi hauria menys solars per subhastar i en conseqüència, menys licitacions especulatives per a la subhasta dels solars.

El preu fou sacrificar el millor eixample de la ciutat per a l'erari públic. Allò era una quimera. El comissionat general de vendes de la província es preguntava: Com podrà fer front l'Ajuntament a tals despeses? Segons ell, l'Ajuntament ja tenia prou espai, i calia que l'organitzés millor per encabir-hi, com de fet ja hi encabia –encara que no en les millors condicions- tot els serveis que demanava al plànol. Segons ell l'eixample hauria d'oferir espai per als ciutadans, no per a l'Ajuntament. En tot cas, el procediment especulatiu acabaria beneficiant a un dels dos costats i sobretot als futurs compradors que veurien duplicar o triplicar els preus dels solars amb la urbanització dels mateixos. Aquesta disputa es mantingué en un àmbit especialment privat, doncs ni tan sols Sebastià Cabot, l'arquitecte que projectaria l'eixample que finalment es portà a terme, va admetre que desconeixia els motius pels quals el projecte precedent al seu, que coneixia i del qual en disposava de còpia, no s'havia portat a terme.³⁹⁴ Creiem que el principal motiu era, per un costat, la disputa entre el govern civil de Tarragona i l'ajuntament de Tortosa per posar a la venda els terrenys, i, per altre, l'excessiu pes dels

³⁹⁴ Cabot fa referència a la ignorància, a sobre les causes del fracàs de l'anterior projecte a les primeres pàgines de la memòria descriptiva del seu. AGA, fondo educación, top 31/8217, leg 8956-2. *Documento número 1: Memòria descriptiva. Generalidades.*

espais i equipaments públics que dificultarien el cobrament de les contribucions necessàries per finançar-ne les obres.

Per valorar millor la qüestió, podem utilitzar el cas de Barcelona, l'autèntic marc experimental fins al punt de poder-lo considerar l'eixample que va fer la legislació dels eixamples.

Si ho comparem amb Barcelona, el model de parcel·lació va ser molt diferent. L'eixample de Barcelona derivava de dues fonts de terrenys: per un costat el sòl dels propietaris del terrenys perifèrics a la ciutat i, en segon terme, els derivats de la reparcel·lació de les muralles. Per a la part d'eixample erigit sobre els primers, Cerdà havia ideat el sistema de promoció immobiliària a partir de diferents societats immobiliàries que gestionaven agrupacions de diferents illes de cases. Pel que fa a les segones, va ser el propi Cerdà qui havia estat comissionat per part d'Hisenda per fer la reparcel·lació dels terrenys d'acord amb el seu projecte.³⁹⁵ Segons el reial decret del maig del 1860 que aprovava el projecte d'eixample de Cerdà, al seu articulat estipulava que la regularització de les finques i la delimitació dels carrers nous era competència exclusiva del Govern Civil, administració que en delegà les funcions a l'arquitecte que havia ideat el projecte. Així mateix, Cerdà, entre 1860 i 1865 (període que exercí aquella funció delegada d'Hisenda) divulgà el seu criteri de reparcel·lació i compensació de finques, tant entre el municipi, com entre els propietaris, a qui fins i tot oferí cartografia detallada de com quedaria la seva propietat rústica un cop quedés urbanitzada d'acord amb el seu projecte d'eixample.

Però en el cas de Tortosa, la pràctica totalitat de l'eixample s'integrà dins dels terrenys guanyats de les muralles, i la parcel·lació dels mateixos s'havia realitzat sense tenir en compte el projecte de Peris –lògicament, doncs no havia estat aprovat– però sense comptar amb cap altre model, ja que el concurs de projectes ni tan sols no s'havia convocat encara. Aquesta situació, per un costat seguí la legalitat seguida en el cas de Barcelona, però per altre, els criteris de parcel·lació no tingueren els fonaments ni els

³⁹⁵ GIMENO, Eva; MAGRINYÀ, Francesc: "La intervenció de Cerdà en la construcció de l'eixample" a *Cerdà. Urbs i territori. Una visió de futur. Catàleg de la mostra Cerdà. Urbs i territori setembre 1994-gener 1995*. (1994). Barcelona. Electa. p. 167-168.

criteris d'habitabilitat sobre els que l'arquitecte d'un projecte d'eixample hagués parat atenció (com de fet, així mateix es lamentaria Sebastià Cabot anys mes tard).

Tots aquests avenços, que per primera vegada d'ençà de l'eixample del Rastre, tenien resultats pràctics es van veure una vegada més truncats per una conjuntura que sobrepassava la política local, la Tercera Guerra Carlina (1872-1876). Els imperatius bèl·lics obligarien a paralitzar els enderrocs de les muralles i desviarien l'atenció de l'Ajuntament vers la defensa de la ciutat i dels interessos particulars de la classe benestant. L'exèrcit, per la seva banda, iniciaria un gir conservador derivat de la por respecte la inestabilitat política, la pèrdua progressiva del control sobre els afers públics i sobretot atrets per la idea de recuperar les seves possessions i refer els acords de transmissió de les propietats de manera que els beneficiés molt més del que ja ho havien fet.

13.4.5.5. La parcel·lació dels eixamples.

A l'epígraf anterior ja s'ha descrit com s'havien generat tensions entre l'Ajuntament de Tortosa i el Govern Civil de la província relatives la valoració dels terrenys del futur eixample de la ciutat.

Per desencallar la situació, el Governador Civil de Tarragona va proposar el 31 de maig del 1870 reiniciar-ne la taxació creant un equip mixt format pel pèrit de la delegació d'Hisenda de la província de Tarragona, Francisco Ribot i el mestre d'obres municipal de Tortosa, en Jaume Ortega.

La nova valoració dels terrenys es feu efectiva el dia 24 de març del 1872, i va tenir una gran importància doncs lluny de fer un còmput del preu dels solars, el que es farà serà tot un projecte d'eixample de la ciutat. Es decidiran les illes de cases, els solars de cadascuna d'elles, la seva superfície i el seu valor com a sòl urbà, així com el traçat dels principals carrers dels nous barris.³⁹⁶

³⁹⁶ Sobre aquesta qüestió, la Direcció General d'Obres públiques en debatrà en profunditat i serà una de les principals causes de les dificultats burocràtiques per les que passarà el futur projecte de Cabot, el qual s'haurà de cenyir, vulgui o no, a aquesta distribució de solars. AGA, Fondo educació, 5. Inventario 14.2. Top 31/8218.

Aquesta actuació, tanmateix, no era pas tant estranya. De fet, Magrinyà recull com el propi Ildefons Cerdà realitzà la mateixa operació, en categoria d'Enginyer d'Hisenda, tot executant uns *Planos Particularios* i uns *Planos geométricos parcelarios* per establir un control de propietats i adaptar-les al

A més, a diferència dels anteriors projectes, serà basant-se en aquest plànol sobre el que es realitzaran les subhastes dels solars, la qual cosa farà que aquell traçat tingui, en poc temps, repercussions sobre la propietat privada i això el convertirà en invulnerable per sempre. L'anàlisi acurat de la memòria d'aquesta valoració es mereix que s'hi dediqui un capítol monogràfic.

Cal advertir, però, que la font únicament proporciona les dades referides: numeració de les illes de cases, número de solars de cada illa, superfície de les illes de cases i el preu de taxació de les mateixes. La resta de xifres que apareixen als quadres són càlculs i estimacions d'elaboració pròpia.

Això és important tenir-ho en compte, especialment a l'hora de contemplar la superfície dels solars de cada illa o les pessetes per metre quadrat, doncs és possible que cada solar tingués unes dimensions pròpies i un preu específic en funció de la seva extensió i ubicació respecte el carrer al qual hi té porta. És molt possible, doncs, que no tots els solars siguin iguals, de la mateixa manera que pot ser imprecís el preu del m² i del propi solar.

Tanmateix es donen per vàlids els càlculs arran de l'observació del parcel·lat que apareix als plànols del 1887 de l'arquitecte Sebastià Cabot i reproduïts en còpia per l'arquitecte Agustí Mas on es pot contemplar una parcel·lació força homogènia pel que fa a l'extensió, però no es pot afirmar el mateix respecte els preus, degut a que ja s'havia produït la inflació derivada de la revenda.

nou sistema d'alineacions de la construcció inicial de l'eixample. MAGRINYÀ, Francesc: "El ensanche y la reforma de Ildefonso Cerdà como instrumento urbanístico de referencia en la modernización urbana de Barcelona" a *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y ciencias sociales*, vol XIII, num. 296 (3). 2009. sota l'epígraf *Elementos tecnológicos para la modernización urbana: los planos topográficos, los planes parcelarios y el sistema de alineaciones.*

TAULA 8.10: Superfície i valor dels terrenys dels eixamples de Tortosa. 1872.

A. Superfície i valor de l'eixample del Temple

Illes de cases al plànol	solars en què es divideix	superfície (m²)	valor en pts.	pts/m²	pts/solar	m²/solar
1	12	837,04	17.941	21,43	1.495,08	69,75
2	22	1.948,46	42.678	21,9	1.939,91	88,57
3	24	2.151,40	38.568	17,93	1.607	89,64
4	1	114,43	2.238	19,56	2.238	114,43
5	19	1.732,58	33.374	19,26	1.756,53	91,19
6	16	1.318,64	26.331	19,97	1.645,69	82,42
7	18	1.515,89	25.734	16,98	1.429,67	84,22
8	14	1.058,41	16.857	15,93	1.204,07	75,6
9	14	1.170,32	16.376	13,99	1.169,71	83,59
10	24	2.241,60	28.371	12,66	1.182,13	93,4
11	29	2.701,98	48.408	17,92	1.669,24	93,17
12	9	732,69	10.327	14,09	1.147,44	81,41
13	12	1.013,14	12.340	12,18	1.028,33	84,43
14	16	1.472,23	12.815	8,7	800,94	92,01
15	16	1.374,24	14.317	10,42	894,81	85,89
16	13	1.162,25	15.546	13,38	1.195,85	89,4
17	13	1.162,25	15.546	13,38	1.195,85	89,4
18	4	384	1.064	2,77	266	96
19	18	1.743,30	7.215	4,14	400,83	96,85
20	5	405,12	2.323	5,73	464,6	81,02
21	2	147	879	5,98	439,5	73,5
22	1	122,3	121	0,99	121	122,3
23	18	2.069	2.064	1	114,67	114,94
Totals	320	28.578,27	391.433	13,7	1.223,23	89,31

B. Superfície i valor de l'eixample de Remolins.

Illes de cases al plànol	solars en què es divideix	superfície (m ²)	valor en pts.	pts/m ²	pts/solar	m ² /solar
1	1	94,5	94,5	1	94,5	94,5
2	15	1.191,8	2.872,6	2,41	191,51	79,45
3	11	977,5	2.287	2,34	207,91	88,86
4	4	353,06	900,69	2,55	225,17	88,27
5	17	1.389,82	3.056,16	2,2	179,77	81,75
6	6	395,21	789,92	2	131,65	65,87
7	8	620,58	1.240,91	2	155,11	77,57
8	18	1.469,26	2.936,12	2	163,12	81,63
9	2	137,5	299	2,17	149,5	68,75
10	5	385,02	775,1	2,01	155,02	77
11	8	736,94	1.454,7	1,97	181,84	92,12
12	9	868,2	1.740	2	193,33	96,47
13	12	863,2	927,9	1,07	77,33	71,93
14	10	922	1.844	2	184,40	92,2
15	8	752,75	1.505,	2	188,19	94,09
16	6	437	874	2	145,67	72,83
17	7	589,5	1.179	2	168,43	84,21
18	9	876,75	1.754,5	2	194,94	97,42
19	7	571,75	1.173,5	2,05	167,64	81,68
20	6	548,62	1.097	2	182,83	91,44
21	10	933,47	1.896,7	2,03	189,67	93,35
22	6	485,99	971,7	2	161,95	81
23	10	851,07	1.707,5	2,01	170,75	85,11
24	17	1.693,41	4.530	2,68	266,47	99,61
25	15	1.368	2.250,5	1,65	150,03	91,2
26	14	1.143	1.233	1,08	88,07	81,64
27	12	1.045	1.932	1,85	161	87,08
28	4	345,12	343,6	1	85,9	86,28
29	5	403,5	402,7	1	80,54	80,7
30	7	871	1.431	1,64	204,43	124,43
31	8	809,99	2.283,1	2,82	285,39	101,25
32	16	1.146,4	2.302,7	2,01	143,92	71,65
33	9	965,31	1.936	2,01	215,11	107,26
34	7	981,25	1.251	1,27	178,71	140,18
35	5	480,87	1.155,9	2,4	231,18	96,17
36	1	54	216	4	216	54
37	1	4.344,5	250	0,06	250	4.344,5
Totals	316	32.102,84	54.895,5	1,71	173,72	101,59

C. Superfície i valor de l'eixample del Cap de Pont.

Illes de cases al plànol	solars en què es divideix	superfície (m ²)	valor en pts.	pts/m ²	pts/solar	m ² /solar
1	9	775,46	2.769,94	3,57	307,77	86,16
2	18	1.606,35	8.420,1	5,24	467,78	89,24
3	20	1.904,8	10.492,42	5,51	524,62	95,24
4	20	1.903,92	10.627,22	5,58	531,36	95,20
5	18	1.606,46	8.474,4	5,28	470,80	89,25
6	26	2.648,82	12.055,7	4,55	463,68	101,88
7	26	2.647,42	9.245	3,49	355,58	101,82
8	23	2.216,88	8.431,2	3,8	366,57	96,39
9	3	239,31	952,3	3,98	317,43	79,77
10	17	1.534,58	8.014,13	5,22	471,42	90,27
11	5	369,65	1.877,8	5,08	375,56	73,93
Totals	185	17.453,65	81.360,21	4,66	439,78	94,34

FONT: AHT. Fons expedients d'hisenda. Top. 3277 i elaboració pròpia.

TAULA 8.11: Síntesi de les superfícies i valor dels tres eixamples de Tortosa. 1872.

	Eixample del Temple	Eixample de Remolins	Eixample del Cap de Pont	TOTAL
Illes de cases al plànol	23	37	11	71
Solars en què es divideix	320	316	185	821
Superfície (m2)	28.578,27	32.102,84	17.453,65	78.134,76
Valor en pts.	391.433	54.895,50	81.360,21	527.689
Mitjana pts/m2	13,67	1,71	4,66	6,68
Mitjana pts/solar	1.223,23	173,72	439,78	612,24
Mitjana m2/solar	89,31	101,59	94,34	95,08
Mitjana solars/illa	13,91	8,54	16,82	13,09

FONT: AHT. Fons expedients d'hisenda. Top. 3277 i elaboració pròpia.

Les taules 8.10 i 8.11 mostren, a través de tres variables (preu, extensió del solar i nombre de solars per illa de cases), quina adscripció social havia de tenir cadascun dels tres barris en projecció. Els més espaiosos són els de Remolins i el Temple; malgrat que les xifres semblen afavorir a Remolins.

El Temple, en canvi, es compensat amb una projecció urbanística més ben cuidada, pel fet de no intercalar-se amb elements de construcció antiga, i situar-se pròxim al principal element dinamitzador de la ciutat moderna, el ferrocarril. El Temple serà la zona habitualment coneguda com l'*Eixample*, mentre que els altres dos la gent ni tan sols els considera com a tals. És clar, doncs, que els nous models urbanístics s'aplicaran

especialment al Temple, i això ja s'aprecia al preu del solar que ja era més elevat des de que els militars els taxaren per primer cop.

Les dimensions dels solars també ho reforcen aquesta afirmació; existeix només una diferència de 12 m^2 entre la superfície del solar més petit del Temple i el més gran de Remolins ($89,31 \text{ m}^2$ i $101,6 \text{ m}^2$ respectivament). Cal dir, però que això no és ben bé així. Si hom observa atentament el quadre de la valoració de l'eixample de Remolins, veurà com l'illa número 37 no és apta per a la construcció d'habitatges, i, en conseqüència, tota l'illa constitueix un únic solar, amb l'efecte distorsionador respecte la mitjana aritmètica que això pot causar. El Temple també és l'eixample que ofereix més espai per a la via pública, doncs, a jutjar pel número d'illes de cases hi ha una gran diferència entre les 37 de Remolins i les 23 del Temple, encara que les d'aquest últim, són de dimensions més grans.

L'eixample del Cap de Pont, en canvi, comparteix amb el de Remolins la funció d'aprofitament de l'antiga zona interurbana, i el que fa és aprofitar l'espai que deixava l'enderroc del Cap de Pont i omplir el buit amb unes illes de cases que comunicuessin els barris ja existents de Sant Vicent i Ferreries; així mateix, el de Remolins omple l'antiga esplanada de Remolins (d'ús militar) i comunica la part del vell call jueu amb el barri de Sant Jaume Per tant, les xifres entre els dos eixamples són significativament similars.

Pel que fa als preus, el m^2 oscil·la entre les 1,7 pts de Remolins i les 13,6 pts del Temple, quedant el Cap de Pont en 4,6 pts. molt més pròxim a Remolins que no pas el Temple. No obstant això, si s'han fet servir paràmetres de centralització de dades com la mitjana aritmètica per realitzar comparacions entre els diferents eixamples, per analitzar les diferències dins de cadascun dels mateixos, cal emprar paràmetres de dispersió. Agafant com a referent la desviació mitjana, obtenim els següents valors:

TAULA 8.12: Desviació típica de la superfície i el preu dels eixamples del Temple, Remolins i Cap de Pont.

	Pts./m²	Pts./solar	m²/solar
Temple	5,36	470,53	8,9
Remolins	0,7	71,25	6,61
Cap De Pont	0,41	36,3	10,94*

(*) La desviació mitjana s'ha realitzat sense contemplar el solar núm. 37 de proporcions que escapen dels demés i que a la mateixa font ja s'esmentava que era sòl dedicat a pastures.

FONT: AHT. Fons expedients d'hisenda. Top. 3277 i elaboració pròpia.

Amb aquest paràmetre estadístic es pot observar el nivell de cohesió interna que hi ha entre el preu i l'extensió dels solars dins del mateix eixample. Es segueix observant que l'eixample més cohesionat és Remolins, especialment en el factor preu, on la variació no arriba a mitja pesseta el m². A diferència del factor preu, en l'extensió dels solars no ho està pas de cohesionat, doncs registra unes diferències de gairebé 11 m² entre els solars de les diferents illes malgrat haver-li descriminat la parcel·la 37, de la que ja s'ha fet referència. Aquesta circumstància s'explica per la necessitat de l'eixample d'adaptar-se a la irregularitat de l'espai existent.

Al Temple, en canvi, hi ha una forta disparitat de preus, de fins a 5,36 pts el m² i de 470,53 pts entre solars, és a dir, una diferència de fins al 38% del preu entre els solars dins del mateix eixample (cal recordar que la mitjana de pts./solar al Temple era de 1.223,23 pts). Aquesta incoherència interna del Temple s'explica sobretot per les illes 18, 19, 20, 21, 22 i 23, les quals tenen preus equiparables a les de l'eixample del Cap de Pont.

Aquestes illes –si la numeració que apareix a l'informe de Ribot i Ortega del 1872 correspon al de les illes de cases que apareixen al plànol realitzat per Agustí Mas al 1887- representaven la zona més marginal; estan lluny de la plaça Alfons XII, del passeig dels Titets i contra el pendent de la muralla i el turó del Sitjar, deixant aquelles illes a l'obaga.

La desviació mitjana del Cap de Pont també és considerable, encara que no assolia, ni molt menys, la bretxa de preus de solars que es trobava al Temple. Les illes de cases

més assequibles del Cap de Pont eren la 1, 7, 8, 9 i 11 les quals no rebassaven les 400 pts/solar. Cal dir, però, que mentre que al Temple les illes de baix preu eren una minoria, les del Cap de pont representaven la meitat, 5 d'11 illes en total. Aquí, el baix cost dels solars estava motivat per dos factors: en primer lloc la seva localització perifèrica, com es donava al cas de l'illa 7 i 8 que, a més a més, connectaven l'eixample amb els barris de Ferreries i Sant Vicent. I en segon lloc, pel fet de confrontar amb terrenys de particulars, com era el cas de les illes 1, 9 i 11.

Quant a les illes més cares, les del Cap de Pont (figura 5.5) eren la 3 i la 4. Eren les més pròximes al pont, sent la 3, a més, limítrofa amb una plaça que hi havia projectada. La resta de les que es poden considerar cares, el seu valor raïa del fet de tenir porta just a la via principal que unia el pont i l'avinguda de Ferreries. En el cas de les illes més cares de l'Eixample del Temple (figura 5.3) són la 1, 2, 3, 5 i 11. La 1, 2 i 3 estaven a la vora del riu, pròximes al passeig, al futur mercat municipal i a la principal via d'entrada de Tortosa pel sud, avui avinguda Generalitat, a l'antiga porta del Temple. Les illes 5 i 11, en canvi, combinaven la proximitat amb l'avinguda i la gran plaça d'Alfons XII.

A Remolins (figura 5.4), en canvi, el preu anava molt lligat a la superfície i s'explica per la distorsió estadística. Les més cares són, a la vegada, les illes que menys superfície tenen. A menys superfície, menys solars i a menys solars, el preu per solar es dispara, doncs la font dona la valoració de l'illa de cases en conjunt. Només l'illa 24 s'entén en funció de la seva posició dins l'eixample. Té la seva façana principal mirant a la gran plaça de Remolins i fa xamfrà amb l'únic carrer de primer ordre de l'eixample, el que connecta amb el carrer Santa Anna, l'artèria principal del barri de Sant Jaume, al que l'eixample de Remolins va unit.

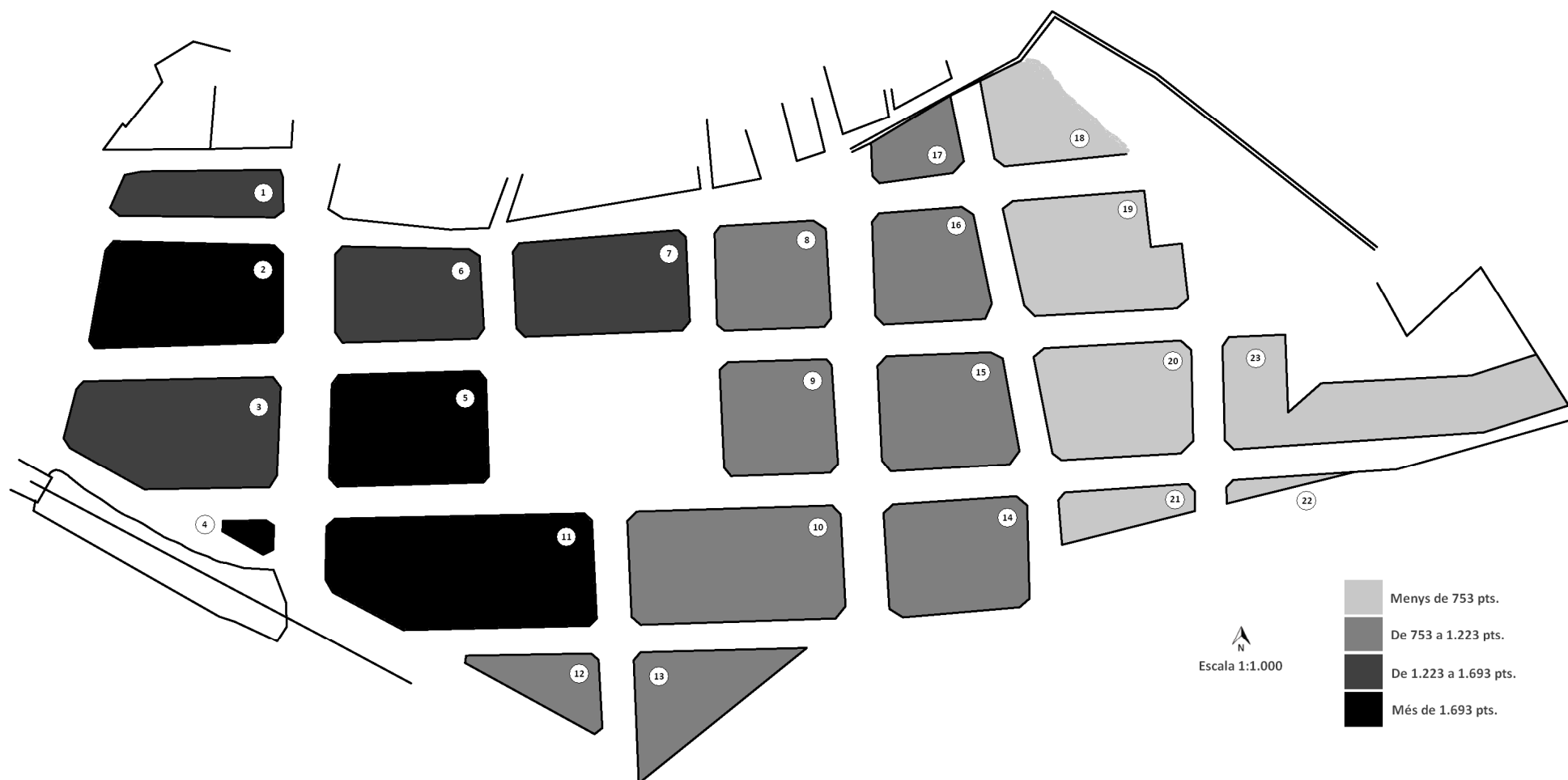
Per últim cal destacar que la distribució dels preus dels solars ja evidenciava que Tortosa basculava cap a la zona fluvial, l'avinguda del Temple i la futura zona comercial de la ciutat i deixava progressivament de banda la tradicional via de sortida que constituïa el carrer Sant Blai i la portalada de Sant Joan.

A continuació, es presenta croquis cromàtics on s'hi representa el valor mitjà dels solars per illes de cases dels 3 eixamples. La gradació dels valors, en els tres casos, s'ha realitzat sumant i restant respectivament el valor de la desviació mitjana al preu mitjà el solar a l'eixample en qüestió.

Amb aquesta metodologia es pot identificar els dos extrems de preus que sobresurten de la mitjana i en un segon terme permet identificar per preus estàndard per sobre i per sota de la mitjana del barri en el que es troba. S'ha preferit utilitzar la relació pts/solar degut a que quan s'abordarà el preu de subhasta, serà més fàcil comparar i comprovar l'efecte inflacionari sobre els solars.

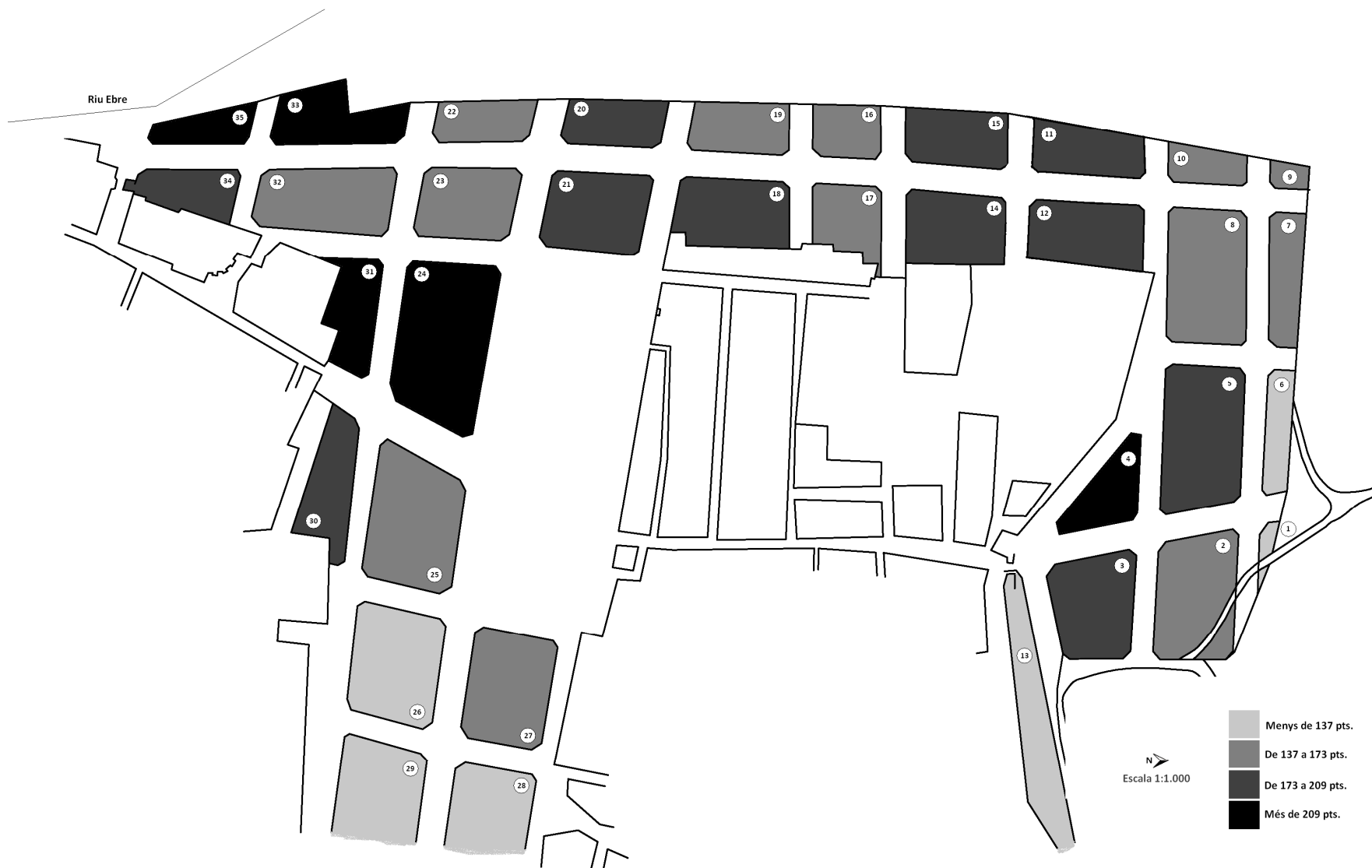
Pel que fa als plànols sobre els que s'han plasmat les estadístiques, corresponen a la digitalització d'una còpia del projecte vencedor del concurs d'eixamples que es realitzarà al 1882. Traçat per Sebastià Cabot, l'arquitecte Agustí Mas en realitzà una còpia al 1887 per encàrrec de la delegació d'Hisenda de Tarragona. Aquests plànols es conserven juntament amb les valoracions del Ministeri de la Guerra dels terrenys i la memòria de la parcel·lació d'en Jaume Ortega i Francisco Ribot. Donada la diferència cronològica, la numeració dels solars no corresponia amb la parcel·lació del 1872, però sí que coincidïa respecte les illes de cases. El resultat de creuar les estadístiques i els plànols és el següent.

FIGURA 8.8: Representació cromàtica dels preus dels solaris de l'Eixample del Temple segons la valoració del 1872.



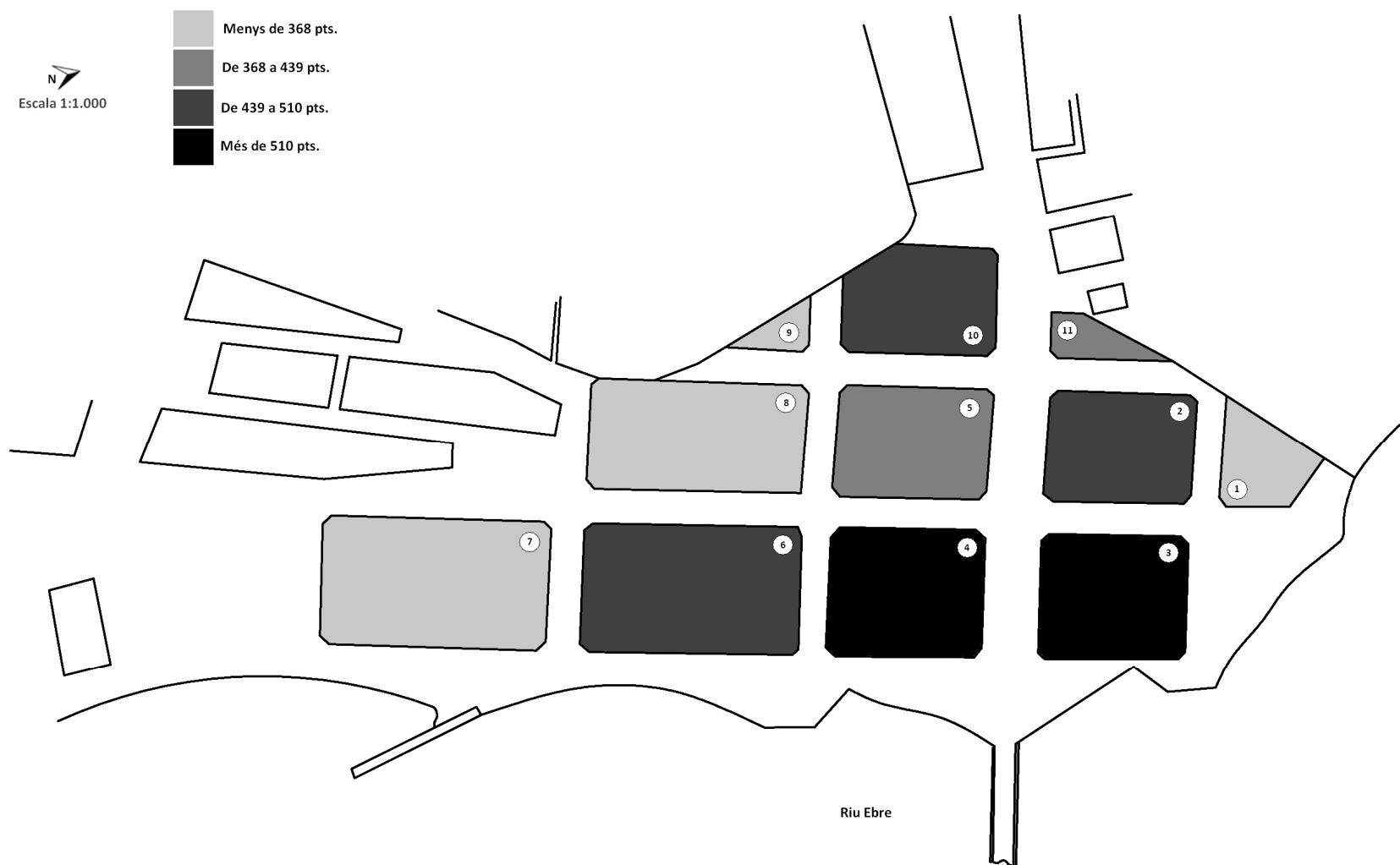
FONT: AHT. Fons expedients d'hisenda. Top. 3277 i elaboració pròpia.

FIGURA 8.9: Representació cromàtica dels preus dels solaris de l'Eixample de Remolins segons la valoració del 1872.



FONT: AHT. Fons expedients d'hisenda. Top. 3277 i elaboració pròpia.

FIGURA 8.10: Representació cromàtica dels preus dels solars de l'Eixample del Cap de Pont segons la valoració del 1872.



FONT: AHT. Fons expedients d'hisenda. Top. 3277 i elaboració pròpia.

13.4.6. L'impàs de la Tercera Guerra Carlina.

A partir del 1872 es desencadenaren les dificultats de tota mena. En primer lloc la ciutat es va ressentir dels primers efectes de l'alçament carlí contra el nomenament d'Amadeu de Savoia com a nou monarca d'Espanya. el coneguda com la 3a Guerra Carlina (1872-1876). Tortosa, o millor dit, les propietats d'alguns terratinents de la ciutat començaren a ser atacades per les partides de carlins de Pascual Cucala Mir a partir de l'abril del 1873, un dels dirigents carlins més actius del moment al sud català. Això feu que Cucala dirigís partides de fins a 6.000 carlins (segons les actes de l'ajuntament) per la zona del Maestrat i que començaren a atacar la comarca de Tortosa. Aquesta informació rau de les fonts municipals amb una intencionalitat clara d'exagerar el perill, però que càlculs més recents posen en qüestió aquests volums de guerrillers mobilitzats.³⁹⁷

Per això, l'1 d'abril es reuniren a la sala de plens de l'Ajuntament una comissió de la classe terratinent de la contrada demanant ajut per combatre les partides carlines.³⁹⁸

Alguns d'ells havien estat carlins, la majoria eren monàrquics, però per sobre de tot eren gent d'ordre que no toleraven una alteració de l'*statu quo*, especialment en moments de negoci tant crítics com el que s'estava vivint a la ciutat. A aquest ple extraordinari, al que també assistí el governador militar de la plaça, Miguel de Torras, es demanà a l'Ajuntament la construcció de punts de defensa a la població per salvaguardar els interessos privats dels demandants. L'Ajuntament va respondre que no tenia recursos econòmics per a fer-ho, però estava disposat a escoltar propostes per sufragar els costos. Alguns d'ells s'oferiren per sufragar els costos aportant un recàrrec del 10% supletori a la seva contribució, proposta a la que el consistori va prometre respondre a través d'una comissió deliberativa.

No va donar temps. Els atacs es feren més intensos a l'estiu del 1873 i el consistori, tement pel control de la ciutat, decidí –per segon cop des dels aldarulls de la Revolució de Setembre– tapiar les obertures fetes a les muralles, deixant molt clar que era una obra

³⁹⁷ Segons Vallverdú, la mobilització de guerrillers de la tercera carlinada oscil·lava entre l'1 i el 10% de la població masculina en condicions de ser mobilitzada militarment, la qual cosa significa que rarament es superava la desena d'efectius per municipi de les comarques meridionals del Principat. VALLVERDÚ, Robert: *El tercer Carlisme a les comarques meridionals de Catalunya 1872-1876* (1997). Barcelona. Publicacions de l'Abadia de Montserrat. p. 365-373.

³⁹⁸ AHCTE, Acords municipals 1-4-1873.

provisional i imperant per les circumstàncies de guerra.³⁹⁹ Calia saber com obtenir recursos, tant per tapiar els murs com per comprar armes per als batallons de voluntaris de la República. Al final es determinà apel·lar a la voluntat dels liberals de la ciutat i se'ls invità a participar d'un fons especial reintegrable a llarg termini a través de la contribució de Guerra, acordat per la Diputació provincial Així s'acordà, i ràpidament es publicà la subhasta de les obres de reparació de les muralles.⁴⁰⁰

A la convocatòria només es presentà Joan Ribes, qui oferí una proposta d'intervenció sobre 4 focus. Això és especialment interessant, donat que permet fer-se una idea de per on l'actuació d'enderroc ciutadà havia estat més profund, a jutjar pel preu de les reparacions.⁴⁰¹ Aquests quatre fronts eren:

- a) La porta del Rastre, el fortí del Bonet i el *faixó* que els uneix per 371 pts.
- b) La muralla de Remolins, coneguda com la de la Cortadura per 1.446 pts.
- c) La porta de Sant Juan i les casernes militars per 1.221 pts.
- d) La cortina de la muralla del Temple per 2.301 pts.

Cal dir, però que aquestes obres es portaren a terme de manera urgent, doncs representaven l'accés al cor de la ciutat. Quan el senyor Ribes va anar a cobrar per les obres, va afegir un plus del 1.972 ptes en concepte d'obres que es van veure obligats a practicar i que no es contemplaven als pressupostos. A jutjar per la bona fe amb que se li feu efectiu tot l'import del fons especial abans esmentat, donava a entendre que era una operació realment imprescindible, i que, podria referir-se al Cap de Pont, doncs era un front de suma importància afectat per l'enderroc ciutadà i paradoxalment no contemplat al pla d'actuació de Ribes.

De fet, aquestes primeres actuacions es van portar a terme en tant sols nou dies, però no seran les últimes. Durant tot el conflicte, les reparacions de les defenses de la ciutat seran constants, especialment durant el 1874 i el 1875. El governador militar Miguel de Lozoa, al març del 1874 manifestà la necessitat de reforçar encara més les defenses de la ciutat. Ja no no n'hi havia prou en reparar les fortificacions, sinó fer-ne de noves.

³⁹⁹ AHCTE, Acords municipals 7-4-1873.

⁴⁰⁰ AHCTE, Acords municipals 15-8-1873.

⁴⁰¹ AHCTE, Acords municipals 20-8-1873. Sobre la visió del cos d'enginyers de l'exèrcit de les peticions de reforç de les defenses de Tortosa i laplicabilitat d'algunes de les obres extraordinàries, veure: ACA, Diversos, Comandancia de Ingenieros del Ejército, 530, 1925. *Tortosa. Asuntos. Obras extraordinarias durante la última guerra Carlista. 1874-1876.*

Proposà sota un to alarmista que calia intervenir en els següents punts: lligar la mitja lluna del Temple amb la porta del Temple i la de Sant Joan; fer arribar la muralla de la ronda fins les casernes i l'hospital militar; crear espitlleres al front del riu i crear diferents punts de guàrdia i punts de reposició de municions. Tot plegat havia d'anar a càrrec de l'Ajuntament, el qual, a més a més havia d'assumir que els terrenys cedits a Hisenda Civil podien retornar novament al Ministeri de la Guerra.

Aquesta situació, malgrat tot, no és tant estranya. Muro descriu diverses reformes que s'establiren als mecanismes de recanvi de la propietat entre la Hisenda Civil i militar; podem fixar-nos, a mode explicatiu, en una que es realitzà al 1870.⁴⁰² Segons aquesta reforma:

“Todas las fincas del Estado dependen de Hacienda, por ser este ramo el representante de los derechos y propiedades de aquel; pero las que se hallen afectadas al servicio de Guerra, estan a cargo exclusivo de este Ministerio durante el tiempo que las necesite”

Vist en perspectiva, la tercera carlinada era la situació que els militars estaven esperant. D'ençà l'inici de l'enderroc del front del Temple decretat per la Junta Revolucionària, des del ministeri de Guerra es posicionaren en acceptar tàcitament el procés que s'estava produint: en primer lloc, a canvi d'aconseguir la paràlisi de l'enderroc de les muralles, van haver de reconèixer la legalitat de les obres erigides en les zones polèmiques i el fet de traspasar la propietat dels solars a la Hisenda civil.

Tanmateix, des del mateix any 1868, i amb la mateixa disposició que acceptaven tot plegat, des de la Comandància d'enginyers de l'exèrcit ja es demanà l'obertura d'un expedient per tal d'estudiar la possibilitat de si Tortosa havia de ser reconeguda com a Plaça de Guerra o no. La Comandància de Catalunya, en aquesta qüestió va ser taxativa, no només reivindicant aquesta consideració per a Tortosa, sinó que, a més, era convenient que fos també considerada dipòsit. Degut a aquest fet, el 6/3/1869, per ordre ministerial es disposà que s'estudiés un projecte de defensa de la ciutat, projecte que va restar paralitzat arran de l'entrega dels terrenys de les muralles a la Hisenda civil i la reestructuració del perímetre de les zones polèmiques, únicament, als forts avançats de la ciutat. Aquesta reestructuració quedà legalitzada per l'Ordre ministerial del 24/3/1870. No obstant, amb la Tercera Guerra Carlina, i per Reial Ordre del 5/10/1875,

⁴⁰² MURO MORALES, José Ignacio: “Las transformaciones en los usos militares de las propiedades militares en España” a *Finiserra* (1990) num. XXV. Lisboa. p. 270-271.

es declarà Tortosa Plaça Forta i es decretà el restabliment de les antigues zones polèmiques mentre durés la Guerra, condició que es ratificà amb la RO del 23/12/1876, a més de decretar la reincautació dels terrenys, ja en mans de particulars.⁴⁰³

Per fer les obres de fortificació, l'Ajuntament va haver de demanar diners prestats als 60 majors contribuents de la ciutat (entre ells el marquès de Tamarit, Antonio Suelves), utilitzant una fórmula d'avançament reintegrable de les contribucions territorials i industrials de tot un trimestre, i repartir-ne els pagaments per assolir les 25.000 ptes. que requeria per pagar tota l'obra.

Entre les obres més problemàtiques i inexplicables per la població cal mencionar la reconstrucció de la muralla interior del Rastre, ressuscitant les velles pors dels perills de barrancada, car, la situació de canalització del barranc no s'arribà a fer efectiva, però l'enderroc de la muralla havia dissipat, en part, els perills que els veïns d'aquest barri sempre havien sofert. Amb la reconstrucció de la muralla i la porta interna, es creava un greu perill, ja que les cases del nou barri, fins que no cedís a la barrancada la porta interna, estarien atrapats en una presa constituïda pels dos cinturons emmurallats. Malgrat les constants i enèrgiques queixes del governador militar només obtingueren la resposta de que aquella situació responia a una emergència bèl·lica, però no era així.

13.4.6.1. Les subhastes dels solars durant la Guerra.

Mentrestant es desenvolupava la guerra, el Director General d'Obres Públiques, a finals de maig del 1873 exigí un informe més per a que el projecte d'eixample fos donat per bo. Calia, per complir el reglament del 25 d'abril del 1867, una valoració de les raons d'higiene privada, salubritat pública, viabilitat i ornament. L'informe que s'envià destacava els condicionants geogràfics que privaven la plaça de llum i aire pur, destacava la dinàmica de creixement urbà a partir de l'alçament de pisos –fins a 5- en carrers tortuosos i mal alineats. Posava èmfasi en les necessitats d'un entramat sanitari, car la claveguera que hi havia era la mateixa que s'usava a l'Edat Mitjana, amb deficiències de pendent i capacitat per evacuar les aigües fecals d'una població en

⁴⁰³ ACA, Diversos, Comandancia de Ingenieros, 561, 2355. *Plaza de Tortosa. Resumen de las vicisitudes de sus fortificaciones y zonas polémicas desde el mes de octubre de 1868 hasta la fecha. c. 1890.*

creixement, a més a més d'evacuar les aigües de les recurrents inundacions i barrancades.

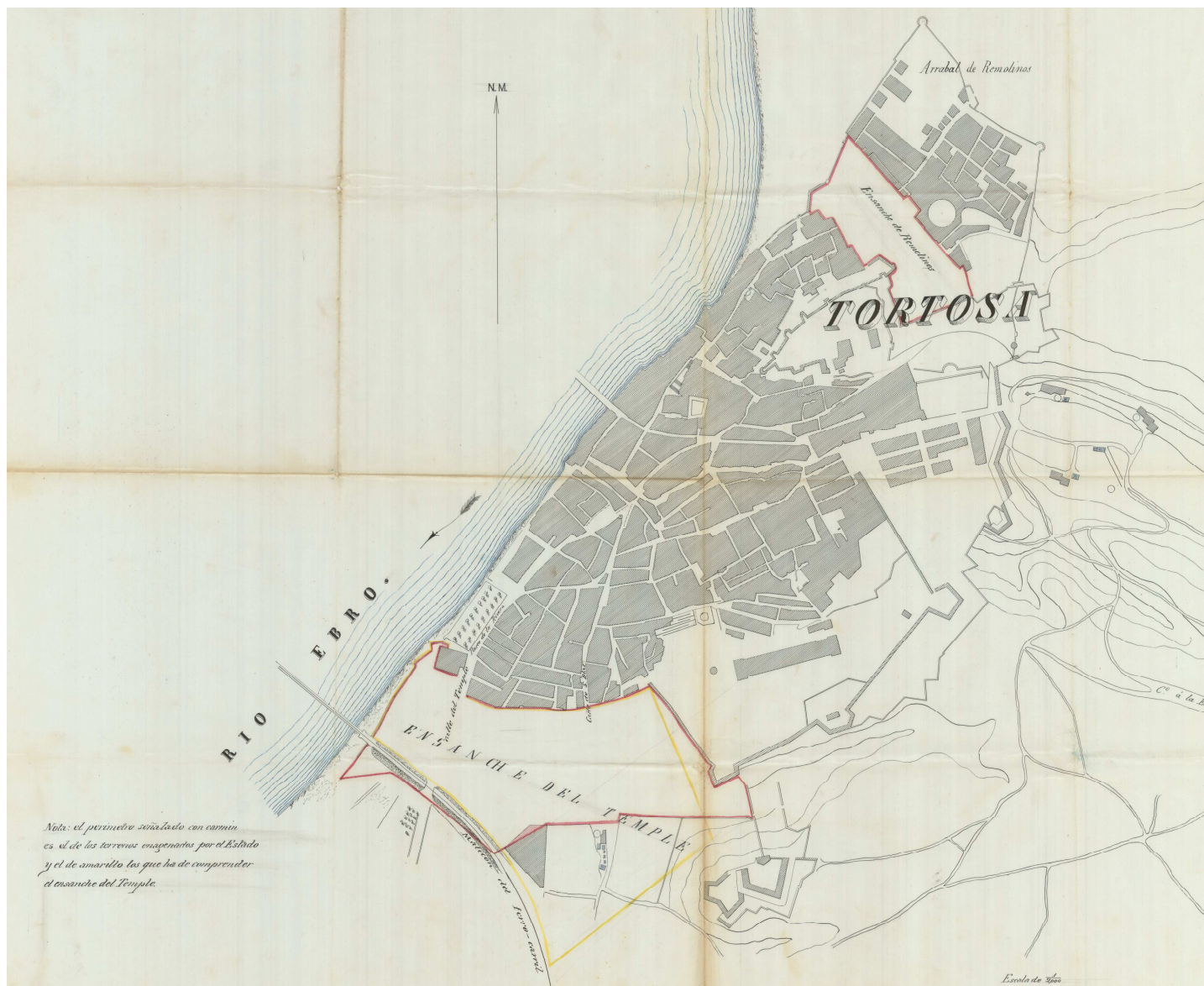
I per últim, exposava un condicionant estètic, ja que l'enderroc del pany de mur del Temple, havia deixat al descobert la cara oculta dels edificis que es recolzaven sobre el mur; per a més inri, aquesta era la cara de la ciutat que s'ensenyava des de l'estació i donava una mala imatge de la urbs.

Quant a les subhastes dels solars, és important abordar-ho de manera monogràfica malgrat ocupar un llarg període cronològic que ocupa tota la guerra carlina. L'anàlisi de les subhastes, a més, servirà per complementar la informació quantitativa que ja s'ha tractat amb la taxació dels solars dels tres eixamples realitzada per Jaume Ortega i Francisco Ribot.

El registre de subhastes es troba al fons dels volums d'hisenda de l'Arxiu Històric de Tarragona, concretament al registre de béns venuts per l'estat, volum 4⁴⁰⁴. Aquest volum inventaria les sessions de subhasta (data i autoritat que l'oficia), amb una breu descripció del lot, la seva localització i límits, la seva procedència (militar, clergat, béns comunals, etc.), el seu preu de taxació, el preu d'adjudicació i el nom del postor que adquiria el lot. A més a més, aporta informació secundària com el percentatge de capitalització, l'import del primer termini i la data d'adjudicació.

⁴⁰⁴ AHT. Fons volums d'hisenda. Top. 3447.

FIGURA 8.11: Detall sobre la ubicació dels eixamples i els espais venuts per l'estat. c.1878.



NOTA: Segons el mapa, les línies vermelles delimiten els espais venuts per l'estat, i la línia groga, l'espai previst per a l'eixample.

Creiem que aquest plànol correspon a la representació que acompanyava la sol·licitud que elevà l'ajuntament al ministeri de Foment al novembre del 1878, segons la descripció del mateix que en feu l'acta de la Junta Consultiva de Foment.

FONT: AGA, fondo educación, top 31/8218, 8956-5(1) i AHN, obras públicas, Fomento. Leg 99 (1)

Malauradament, en el nostre cas la descripció no és complerta. No diu el número de solar (tret de l'única sessió del 1872, on no hi licita ningú) i només fa una vaga descripció dels solars i carrers que hi limiten, però no coincideixen amb els plànols ja referits d'Agustí Mas. Per aquest motiu, s'ha optat per obviar l'anàlisi de solar a solar (d'aquí el tractament conjunt de les illes de cases dels tres eixamples a la Taxació de Ortega i Ribot) i centrar l'anàlisi de les subhastes en tres aspectes:

En primer lloc, el número de subhastes amb postors. S'analitzarà quina va ser l'evolució de les vendes de solars al llarg del període que avarca la font consultada. Això permetrà establir una periodització de les vendes que anirà relacionat amb la situació política i les perspectives que hi havia en cada moment de poder fer negoci amb la revenda de solars. S'adverteix d'entrada, que al registre no figuren totes les vendes realitzades, doncs acabada la tercera guerra carlina i fins i tot després de l'inici de la construcció dels eixamples, es continuaren fent subhastes fins a exhaurir els lots disponibles.

En segon lloc, s'abordarà els postors. Es pot observar que dels 673 lots de solars provinents del ram de guerra que es subhasten des del febrer de 1874 al juliol del 1878 a Tarragona, només són 39 les persones que hi liciten. S'identificarà el nom d'aquestes persones i quina fou la seva activitat durant les diferents fases de la subhasta.

I en tercer lloc, s'abordarà la plusvàlua derivada de les llicitacions. Al registre hi figura tant el preu de taxació com l'import pel qual el lot fou adjudicat. Per evitar prendre les dades de les 673 adjudicacions, el procediment seguit ha consistit en agafar tres mostra de cada pàgina del registre (fer-ho per mesos no seria representatiu donat la disparitat d'adjudicacions entre les diferents sessions de subhasta) i s'ha seleccionat el lot que tenia un preu de taxació més elevat, el més baix i un que es trobés a mig camí entre els dos valors extrems. Amb això s'ha pretès agafar solars de cadascun dels tres eixamples. cal recordar que la font no especifica l'eixample on es troba cada solar de què es tracta i la descripció no concorda amb els plànols realitzats 10 anys més tard.

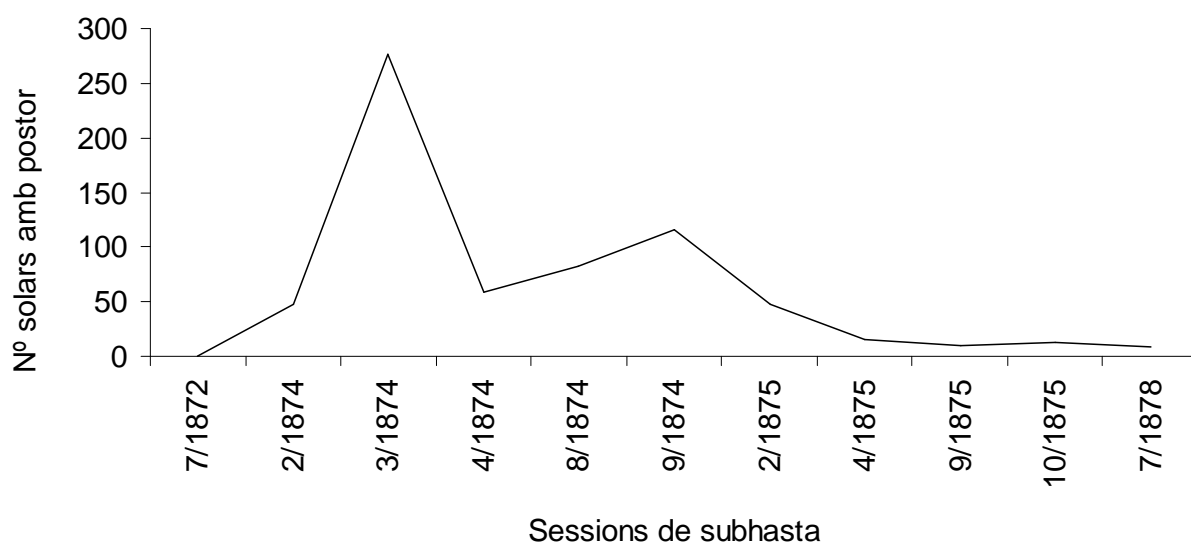
Es podria intuir, malgrat tot, l'eixample al que correspon a partir de la informació de la superfície del solar que es venut i la mitjana d'extensió que ja s'ha treballat durant la taxació del 1872, però tampoc seria una opció segura, ja que la superfície entre l'eixample de Remolins i el del Cap de pont no difereixen gaire. A més, cal tenir en compte que quan s'ha treballat la superfície dels solars, s'ha fet a partir de mitjana aritmètica calculada a partir de les dades de l'extensió de l'illa de cases i el nombre de

solars que contenia i no a partir de dades concretes relacionades amb la numeració dels corresponents solars.

Les subhastes que han estat documentades es realitzaren durant sis estadis cronològicament marcats (gràfic 8.4). El primer es dona al juliol del 1872, quan es posaren per primera vegada a subhasta pública solars del futur eixample del Temple, però no hi va haver cap postor. L'any 1873 no hi va haver subhastes. Tortosa estava constantment atacada per les partides de Cucala i les defenses de la ciutat, lluny d'eliminar-se encara es reconstruiran i s'ampliaran. No obstant, serà a la primavera del 1874 quan la tendència canvia. Les sessions de subhastes van treure nombrosos lots de solars a diari provinents del ram de guerra, cosa que atreu als principals especuladors de la província, els quals ja venien participant de la desamortització de cases, finques i solars de diversos orígens i de diversos municipis. Durant aquest any es vendran 579 dels 673 lots de solars. Tanmateix, dins d'aquest any, el més fort de les vendes es produí al març del 1874, on es van vendre 276 solars. L'últim repunt que en el creixement després de la davallada d'abril, es donarà al setembre del 1874, on es registraren un total de 116 vendes. A partir d'aleshores s'inicià una suau decadència fins a exhaurir els lots durant les sessions del 1875 amb 86 vendes i la sessió del juliol del 1878, amb 8 solars venuts.

Tot seguit es presenta una gràfica que evidencia l'evolució entre el 1872 i el 1878 del número de subhastes dels solars.

GRÀFIC 8.4: Evolució de les vendes en subhasta de solars derivats del ram de Guerra a Tortosa segons mes i any. 1872-1878.



FONT: AHT. Fons volums d'hisenda. Top. 3447. Elaboració pròpia.

La raó real d'aquesta alta concentració de les vendes es troba en l'oportunisme dels postors. Cal tenir en compte que, si bé una subhasta ja era un esdeveniment força restringit per a les classes populars, aquesta encara ho va ser més degut a que durant el 1874, Tortosa estava bloquejada, no tant pels agressors carlins, com per el propi exèrcit que volia mantenir el control de les entrades i sortides i aïllar les partides carlines dels recursos sobre el territori. Si es té en compte que només aquells capaços de burlar el bloqueig podrien assistir a la subhasta de Tarragona, es veurà com les condicions de mercat imperfecte s'agreujaven i el marge de benefici dels especuladors augmentaria degut a que, a falta de competència, els preus s'ajustaren més durant les adquisicions.

Tanmateix, la incertesa generada pels esdeveniments polítics i la possibilitat de que el Ministeri de la Guerra acabés per reclamar els terrenys i declarés Tortosa plaça forta feu que moltes de les adquisicions caiguessin en fallida i els solars es tornessin a posar a la venda. Sobre aquestes eventualitats, s'han trobat diferents exemples.

En primer lloc, cal destacar una queixa molt il·lustrativa del senyor Baulenas al 1876, un cop acabada la guerra.

Arran de la Reial Ordre de l'11 de novembre del 1876 es feu una crida per crear una comissió específica a nivell nacional, presidida pel propi ministre de Foment, per a que totes les ciutats que tinguessin –o estiguessin en vies de construir- un eixample poguessin exposar els seus dubtes i problemes. A això la ciutat de Tortosa va constituir una comissió que es reuní de forma plenària al saló d'actes de l'Ajuntament. Allí, el senyor Baulenas expressà un seguit de motius pels quals era imprescindible anul·lar les subhastes realitzades fins aleshores i demanà traslladar dits motius al diputat a Corts Manuel Salamanca:⁴⁰⁵

- a) La subhasta dels solars no s'havia fet com a finques rústiques, sinó com a solars urbans. El síndic pretenia que la Direcció General de Propietats cedís tota l'extensió com un únic lot de terreny rústic que l'Ajuntament se n'encarregaria de comprar i gestionar. Amb això, evidentment, els beneficiats de la requalificació seran, en primer lloc serà la hisenda pública, no la municipal, i en un segon terme, els especuladors forans a la ciutat.
- b) Que malgrat que Tortosa alçà un plànol d'eixample la venda no es feu en virtut d'aquest plànol, sinó amb el plànol que elaboraren unilateralment els pèrits dels terrenys. A més a més de valorar els terrenys com a solars urbans –no rústics-, en traçaren els carrers i places a la seva voluntat. N'obtingueren una superfície de 29.415 m², 307 solars (per a Temple, només) i valorant-ho a unes 15 pts/m² i fent parcel·les d'entre 80 i 90 m² (els càlculs propis donen com a resultat una mitjana de 13,7 pts/m² i parcel·les de 89,3 m², encara que es sobreenten que arrodonien les xifres). Amb aquesta extensió, consideren, no es pot fer cap edifici regular.
- c) Que les subhastes s'havien realitzat a Tarragona, per estar Tortosa bloquejada per les partides carlines. Per aquest motiu, el correu arribava tard –si arribava- i cap ciutadà de Tortosa es va poder adonar de la convocatòria de subhastes, publicades al butlletí de ventes de la província. A més, l'Ajuntament afirmà que mai havia vist el plànol amb la distribució de les illes i carrers.

Lluny d'això, Baulenas es queixava per raons més personals. Com es podrà comprovar, aquest important propietari i empresari de la ciutat no havia pogut participar de les

⁴⁰⁵ AHCTE, Acords municipals 20-11-1876.

subhastes, pel que no havia adquirit cap solar nou. En conseqüència, l'altra possibilitat de revaloritzar els terrenys que ja disposava era intentar influir sobre el traçat dels carrers de l'eixample, cosa que tampoc va poder fer perquè l'eixample el projectaren pràcticament en secret en Ribot i Ortega i que, tot sembla indicar que només alguns privilegiats van poder veure el resultat de la taxació.

Respecte les compres fallides, trobem un cas paradigmàtic en el senyor Joaquim Magarolas Roig⁴⁰⁶, veí de Tarragona i que participà en les licitacions dels terrenys de Tortosa procedents del ram de la Guerra, entre molts d'altres. Se li havien adjudicat uns solars del Cap de Pont al 1874, realitzà els primers pagaments fraccionats. Repetí l'experiència al 5 d'abril del 1878 on va licitar pels solars de l'eixample del Temple núm. 317, 319, 320, 321 i 322, els quals li foren adjudicats el 12 de febrer del 1879.

Magarolas, a principis de mes de febrer s'havia assabentat que Tortosa seguiria sent Plaça de Guerra, i com no podia gaudir –o especular– dels seus terrenys, tramità l'expedient per suspendre els pagament dels terminis que li faltaven per pagar de l'adquisició del 1874 i a més, ja demanà que es suspengués la seva licitació del 79. Per aquest motiu ja no va fer efectiu el primer termini dels solars del Cap de Pont. Al cap de 12 anys, l'administració General de béns i propietats subhastà aquests solars com a propietats en fallida, pel que se l'obligava a pagar l'import de responsabilitat, és a dir, la diferència entre el valor de la licitació que guanyés la subhasta i el que ell, en el seu moment, havia licitat.

Ell va recórrer la qüestió al jutjat de primera instància, però no va poder fer res. Els seus solars foren tornats a subhastar al 1891 i va haver de pagar la diferència tal i com marcava la llei.

El segon aspecte de l'anàlisi feia referència als postors (taula 8.13). Utilitzant la metodologia abans descrita, del registre de subhastes s'han identificat un total de 39 postors, dels quals en destaquem els 10 principals, donat que tots ells superen les 25 adquisicions i representen 506 dels 673 solars subhastats, és a dir, el 75,18% del total de les compres.

⁴⁰⁶ AHT. Fons d'expedients d'hisenda. Top. 3974.

TAULA 8.13: Principals postors de la subhasta de solars procedents del Ram de Guerra de Tortosa. 1874-1878.

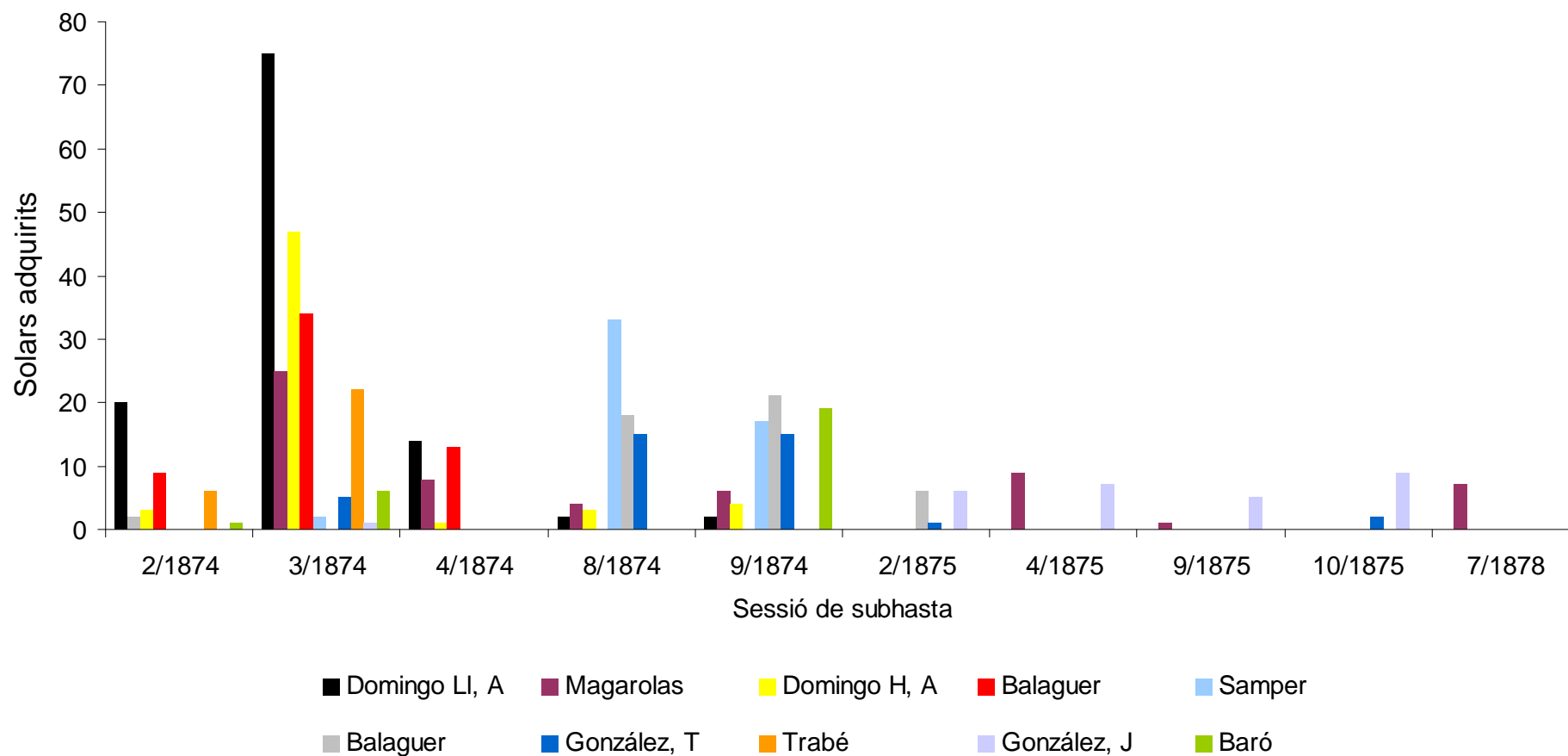
Postors	2/1874	3/1874	4/1874⁽¹⁾	8/1874	9/1874	2/1875	4/1875	9/1875	10/1875	7/1878⁽²⁾	TOTAL
Domingo Lloreta, Antonio	20	75	14	2	2						113
Magarolas Roig, Joaquim	2	25	8	4	6		9	1		7	62
Domingo Horta, Antonio	3	47	1	3	4						58
Balaguer Bros, Antonio	9	34	13								56
Samper Albert, José		2		33	17						52
Balaguer Bros, Francisco				18	21	6					45
González Cabanné, Teodor		5		15	15	1			2		38
Trabé Fabregas, Antonio	6	22									28
González Cabanné, José		1				6	7	5	9		28
Baró Roig, Antonio	1	6			19						26
Rius Llobert, Delfí				7	14						21
Amante, Francisco		17									17
Llatge Calvet, Joan			5		1	11					17
Monte Campos, Francisco		12									12
Balaguer i Simó, Francisco		12									12
Mallol Boada, Víctor					11						11
Villó Llombas, José		8	2								10
Piñol Tarragó, Josep M ^a						10					10
Caballé Codorniu, Gracià			7								7
González Mercé, Mariano	2	4									6
Aliquez, Esteban			6								6
Montaños Rabasa, Leoncio						3			2		5

Oriol Larosa, Francisco		3									3
Solà Massana, Joan					3						3
Montañez Torriol, Carlos						3					3
Munté Torrelló, Isidre						3					3
Adell, Ramon								3			3
Sunyer Alberto, José	1	1									2
del Saz Alcázar, José	1	1									2
Majordom Sarriols, Damià	1							1			2
Martínez Rodriguez, Joaquim					2						2
Cerdà Cailà, Antoni						2					2
Llasat Calvet, Joan						2					2
Vilar Bellomunich, José	1										1
Veïns de Tortosa		1									1
Manuel Munté			1								1
Galvez García, Vicente			1								1
Sacanella Vidal, Bernardo					1						1
Iglesias Castonera, Andrés										1	1
TOTALS	47	276	58	82	116	47	16	10	13	8	673

⁽¹⁾ El 29 d'abril es va suspendre la subhasta i no es va reprendre fins l'agost, per ordre del *Jefe económico de la provincia*.

⁽²⁾ El 28 de juny del 1878 es van reprendre les subhastes però suspendre per la mort de la Reina.

GRÀFIC 8.5: Relació d'adquisicions dels deu principals postors de les subhastes de solars provinents del ram de Guerra a Tortosa. 1874-1878.



D'aquests noms és destacable la presència de Teodor González, i el seu germà Josep, doncs la resta de postors eren especuladors no vinculats directament amb la societat tortosina.⁴⁰⁷ Casos d'aquests són sobretot els de Magarolas, Domingo Lloreta i Domingo Horta, que tal i com es pot apreciar a la gràfica anterior feren el gruix de les seves compres a les subhastes inicials, aprofitant l'abundància de lots i la poca presència de competidors.

Per contra, destaquem la presència dels germans González, tortosins i sent Teodor el pare polític de l'eixample de Tortosa. La seva presència contradiu l'al·legació del síndic Baulenes doncs segons ell cap tortosí hi havia pogut accedir. En canvi, la realitat era que, el que serà el gran polític de la Restauració a la ciutat de Tortosa, va tenir coneixent de la celebració de les subhastes i hi va participar tant directament com indirectament a través del seu germà Josep, qui tindrà una presència menys contundent però més continuada entre les diferents sessions.

Igualment és digne de menció l'adquisició per part de Bernat Sacanella Vidal d'un solar. Recordem que fou ell el primer promotor en presentar un projecte d'eixample. Així mateix cal destacar un postor excepcional, "veïns de Tortosa". Segurament, un grup de veïns de la ciutat, conscient de que després de la subhasta els preus de revenda s'incrementarien, varen decidir ajuntar un capital conjunt per adquirir un solar i repartir-se els beneficis. Fou un cas únic i no es tornarà a repetir.

Cal dir, però, que molts d'aquests postors eren homes de palla de grans capitalistes que preferien restar en un segon terme durant les gestions de compra. Per veure'n el funcionament, hem cregut convenient resseguir el cas de José Pons i Enrich, i el seu fill Lluís Gonzaga. José Pons fou el principal inversor no tortosí de l'eixample. Procedent

⁴⁰⁷ Els sectors beneficiats de l'eixamplament urbanístic tornaren a ser aquelles elits que havien estat apartades de l'ajuntament arran de la Revolució del 1868. Una part serà l'elit noble o ennoblida, i l'altra serà les noves classes urbanes, vinculades al moviment liberal moderat o conservador; ens referim a professions liberals, tals que advocats o farmaceutics o metges. Un bon exemple és la família de Teodor González, provinent d'orígens humils, però que prosperaren durant la generació del seu pare, adquirint arrendaments de l'ajuntament i participant de les desamortitzacions. Els seu pare havia comprat i reconstruït el molí de l'Assut de Xerta i el convertí una de les fàbriques farineres més importants, gràcies a l'aprofitament de l'aigua d'un canal de reg de Tivenys. El seu fill Teodor va poder instruir-se i participà des de ben jove de l'efervescència política des del 1854 en endavant, arribant al període de la Restauració com el cap del partit conservador, convertint-se així amb el polític i cacic més important de la ciutat. Sobre la trajectòria política de Teodor a la Restauració, comptem amb el treball de BAYERRI, Josep: *Teodoro González i la Tortosa de la Restauració a través de la premsa (1875-1902)* (1996). Tortosa. Cooperativa Gràfica Dertosense.

del sector tèxtil a la comarca del Bages (era el propietari de la colònia industrial de Puig Reig) ja feia temps que feia negocis a la comarca de Tortosa. De fet, juntament amb el senyor Baulenas, de qui més amunt exposàvem les seves queixes per tal d'anul·lar les primeres subhastes, construï la fàbrica de farina i esclofollar arròs coneguda a la ciutat actualment com l'antiga fàbrica de Margenat, actualment desapareguda.

Possiblement, darrere de les queixes de Baulenas hi havia la intensió d'actuar com un home de palla del seu soci manresà. Creiem poder fer aquesta valoració pel fet de que, tret de la fàbrica que es construï en terrenys no adscrits a la parcel·lació de l'eixample, la resta dels solars no arribaren a mans de la societat José Pons e Hijos fins ben entrat els anys 80 del s. XIX, i sempre a partir de readjudicacions d'expedients de compra fallits de la primera onada de subhastes.⁴⁰⁸

Així, a partir de l'inventari dels béns llegats per José Pons i Enrich, hem pogut identificar els solars que José Pons adquirí, i les referències notariales de les traslacions de propietat. Aquest fet ha deixat al descobert l'arquitectura de contactes i homes de palla del ric industrial. Hem seleccionat els casos de solars que ressenyem a continuació per ser els més aclaridors del procés:

⁴⁰⁸ Inventari de béns de José Pons i Enrich: AHPB, notari Miguel Martí i Beya, 1356/ (vol. 32) p. 2312 i ss

TAULA 8.14: Adjudicacions de subhastes i translacions de propietat d'alguns dels solars de l'eixample de Tortosa de José Pons i Enrich.

Primer remat				Segon remat			Data de traspàs a José Pons e Hijos
Núm. de finca al plànol	Data	Import	Adjudicatari ⁽¹⁾	Data	Import	Home de palla	
218	-	1120	José Domingo Barberà	22/3/1888		José Nicolau i Duart Manuel Estrany i de la	28/03/1888
217	-	-	Juan Domingo	-	1251	Helguera	28/03/1888
216	23/12/1887	1922	Juan Domingo	-	-	-	28/03/1888
215	23/12/1887	1950	Juan Domingo	-	-	-	28/03/1888
213	-	-	-	31/01/1890	2200	Critóbal Nicolau	29/09/1890
207	-	-	-	23/12/1887	1805	Antonio de Vilarguines	06/04/1888
-	22/09/1874	2614	Magaroles	23/12/1887	1290	Critóbal Nicolau	06/04/1888
208	27/10/1876	6115	Saturní Rodríguez	23/12/1887	1506	Pablo Pomades	06/04/1888
210	-	-	-	23/12/1887	2253	Pablo Pomades	07/04/1888

Nota⁽¹⁾: Creiem que aquests adjudicatariis eren a la vegada homes de palla d'algun inversor desconegut. Hem pogut comprovar com Joan Domingo ho va ser en dos casos, per a José Pons i Enrich des de la primera adjuicació, i altres com Magaroles o Rodríguez ho van ser de José Sumpsí.

FONT: AHT, fons notarial, notari José Folch. Diversos volums. Elaboració pròpia.

L'anterior quadre mostra com la primera onada de subhastes resultaren expedients fallits d'homes de palla d'inversors en alguns casos desconeguts. En canvi, a la segona onada de subhastes, instruïda en forma d'expedients privats, i no pas com a processos de desamortització com en el cas de la primera onada, José Pons i Enrich ja havia organitzat, aquest cop a temps, una xarxa de contactes que aduirien els lots de solars a les subhastes a través de l'agent Vicent Galvé. Aquests, de mitjana retenien la propietat uns quants mesos fins que, finalment, es realitzava la traslació de propietat a Tarragona, al notari José Folch, d'un sol cop. L'any 1888 fou l'any en que José Pons es convertí en el propietari d'una de les illes de cases més gran i important de l'eixample del Temple, ja que la societat amb Cayetano Baulenas es va dissoldre l'any 1877 deguts a forts desequilibris financers entre els socis propietaris, i José Pons, sent l'únic propietari, finalment adquirí els solars posteriors a la fàbrica –amb les operacions descrites al quadre anterior-, tot construint-hi el major edificis de pisos que encara es conserva al carrer Cervantes de la ciutat.⁴⁰⁹

Durant els anys següents, els rivals especuladors de José Pons varen encetar una forta campanya de desprestigi contra Pons per aquelles adquisicions, acusant-lo d'operacions d'apropiació il·lícita, acusacions que esquitxaren per extensió a la Junta Directiva del Banc de Tortosa, de la qual José Pons en formava part.⁴¹⁰

Finalment, i tornant a la primera onada de licitacions, l'últim factor d'anàlisi són les plusvàlues (taula 8.15). Amb la mostra ja descrita de 169 vendes, obtenim les següents dades: 14.825 m² en solars urbans, un preu de taxació de 136.854 pts. i uns preus d'adjudicació que pugen a 317.354 pts. Això significa un benefici nèt de 180.770 pts. Tanmateix, donat que es tracta d'una mostra, l'interessant són les xifres relatives; així, la mitjana d'increment de preu entre el preu de taxació i el preu d'adjudicació és de 172,68%, on 87 compres de les 169 que recollia la mostra han incrementat el seu valor en més d'un 100% és a dir, que han duplicat el valor.

Això significa que un 51,5% de les vendes han duplicat, com a mínim, el seu preu. Tal i com afirmava el síndic Baulenes, aquest benefici engreixarà la hisenda pública en lloc

⁴⁰⁹ AHCTE, fons notarial. Felip Tallada, 31/10/1877

⁴¹⁰ Sobre aquesta qüestió, cal veure l'editorial del diari La Verdad (21/1/1883), propietat de Teodoro González, un dels grans rivals polítics de Pons.

de la municipal. La fràgil situació econòmica que tenia l'Ajuntament durant la guerra s'hagués pogut resoldre amb la requalificació dels terrenys en mans de l'Ajuntament, però un cop més Tarragona i l'estat aconseguiren adjudicar-se els beneficis de la venda dels solars.

TAULA 8.15: Mostreig d’increment de preu en les subhastes dels solars del ram de Guerra a Tortosa.

Mostra de licitacions	superfície del solar	preu de taxació	import d'adjudicació	%d'increment de preu	30	72	142	147	3,52
1	86,88	400	801	100,25	31	81,92	286,8	900	213,81
2	89,9	314,6	1.230	290,97	32	78	156	161	3,21
3	71,24	249,3	1.000	301,12	33	68	136	141	3,68
4	86,88	436,4	1.614	269,84	34	121,6	665,8	3.000	350,59
5	114	342	725	111,99	35	121,6	365,8	3.020	725,59
6	81	162	341	110,49	36	108	108	713	560,19
7	121,75	484	1.080	123,14	37	86,88	500	2.930	486,00
8	121,75	350,8	1.610	358,95	38	96	288	388	34,72
9	81	162	740	356,79	39	94,5	94,5	99	4,76
10	121,75	608,2	2.000	228,84	40	72,2	617	3.000	386,22
11	94,24	480	1.700	254,17	41	123,6	369	2.010	444,72
12	72	144,2	1.410	877,81	42	122,3	122	1.225	904,10
13	86,88	600,9	2.825	370,13	43	90	720	750	4,17
14	80,78	363,5	1.926	429,85	44	71,74	320,8	340	5,99
15	66,99	267,9	1.310	388,99	45	114,6	243	365	50,21
16	103,12	566,5	2.000	253,05	46	72	576	602	4,51
17	85,5	171,6	176	2,56	47	117	331	827	149,85
18	70,5	141	146	3,55	48	73,5	147	153	4,08
19	86,88	564,6	3.350	493,34	49	104,25	1.600,7	5.160	222,36
20	71,24	320	1.403	338,44	50	77,37	1.083	3.860	256,42
21	73,5	147,3	152	3,19	51	86,88	564,7	2.050	263,02
22	121,6	600,7	2.000	232,94	52	73,8	369,2	1.600	333,37
23	86,88	460,7	1.400	203,89	53	96	288	910	215,97
24	73,5	147	152	3,40	54	72,64	145,28	291	100,30
25	86,88	430,12	1.310	204,57	55	89,62	1.433	1.455	1,54
26	72	252	910	261,11	56	101,4	1.140	1.175	3,07
27	67,5	135,12	140	3,61	57	73,5	147,4	300	103,53
28	106,1	813	1.200	47,60					
29	86,88	460	1.400	204,35					

58	82,29	1.338	1.371	2,47
59	98,6	788	805	2,16
60	83,62	585	595	1,71
61	78,92	552	562	1,81
62	78,77	157,53	169	7,28
63	96,44	142,68	149	4,43
64	96	1.296	4.250	227,93
65	72	814	3.400	317,69
66	86,88	434,4	2.025	366,16
67	101,68	1.414	4.250	200,57
68	88,9	838	2.210	163,72
69	72	144	149	3,47
70	74,24	480	2.120	341,67
71	72	252	1.206	378,57
72	81	162	285	75,93
73	92,8	1.114	4.500	303,95
74	110,5	750	2.505	234,00
75	71,74	320,4	1.201	274,84
76	81,71	922	2.700	192,84
77	89,9	404,5	1.801	345,24
78	72	144	284	97,22
79	121,75	425,6	1.407	230,59
80	72	252	805	219,44
81	62	62,6	145	131,63
82	121,75	425,6	1.410	231,30
83	86,88	304	1.402	361,18
84	71,24	213,6	805	276,87
85	86,88	460	2.303	400,65
86	163,71	311	1.805	480,39
87	89,9	269	750	178,81
88	49,21	471,3	1.908	304,84
89	87	261	1.561	498,08
90	60,72	121,44	127	4,58
91	94,24	612,5	2.450	300,00

92	103,12	515,6	3.025	486,70
93	103,71	311	1.703	447,59
94	90,75	600	2.803	367,17
95	86,88	364,7	3.615	891,23
96	69,5	135	145	7,41
97	89,9	644	3.853	498,29
98	71,24	320,8	1.015	216,40
99	63	157,5	524	232,70
100	99	297	495	66,67
101	110,28	220	494	124,55
102	58,92	117,84	122	3,53
103	104,38	2.666	2.900	8,78
104	103,2	1.910	2.011	5,29
105	76	1.480	1.578	6,62
106	86,4	2.160	2.370	9,72
107	85,32	1.575	1.732	9,97
108	89,25	1.116	1.797	61,02
109	94,85	2.276	2.703	18,76
110	72	1.872	2.246	19,98
111	69,4	1.526	5.011	228,37
112	101,27	2.225	2.357	5,93
113	87,53	1.350	1.509	11,78
114	60,47	907	1.105	21,83
115	109,2	2.130	2.311	8,50
116	92,1	1.607	1.711	6,47
117	68,4	1.300	1.565	20,38
118	82,5	1.650	1.805	9,39
119	66	1.320	1.511	14,47
120	94,58	1.078	1.079	0,09
121	108,2	1.780	2.005	12,64
122	90	1.460	1.705	16,78
123	79,3	1.128	1.259	11,61
124	87	2.085	2.611	25,23
125	69	1.526	1.761	15,40

126	66	1.102	1.105	0,27
127	103,2	1.960	4.023	105,26
128	69,4	1.526	4.311	182,50
129	72	864	1.950	125,69
130	144,43	2.238	7.001	212,82
131	102	1.680	4.000	138,10
132	73,8	1.426	3.110	118,09
133	104,77	2.045	7.200	252,08
134	72	1.400	5.300	278,57
135	64,62	1.024	3.200	212,50
136	90,6	1.812	2.503	38,13
137	76,67	1.533	2.310	50,68
138	59,56	959	1.509	57,35
139	97,31	2.333	2.734	17,19
140	86,22	1.734	2.411	39,04
141	67,8	900	1.110	23,33
142	82,65	1.148	1.515	31,97
143	121,75	608,4	1.052	72,91
144	94,2	395,6	503	27,15
145	88,8	1.370	1.940	41,61
146	70,2	852	2.614	206,81
147	103,61	311	451	45,02
148	103	1.562	15.000	860,31

149	87,99	1.044	3.000	187,36
150	50,75	602	3.003	398,84
151	103,2	2.060	3.005	45,87
152	63,4	1.200	4.110	242,50
153	71,24	213	301	41,31
154	71,69	1.968	2.523	28,20
155	90,2	1.473	2.073	40,73
156	72	144	223	54,86
157	92,12	1.391	1.850	33,00
158	87,6	1.218	1.300	6,73
159	71,4	810	915	12,96
160	94,18	1.504	1.685	12,03
161	107,2	1.236	1.880	52,10
162	97,8	1.114	1.393	25,04
163	100,75	750	1.001	33,47
164	117,98	943	950	0,74
165	83,8	1.290	14.444	1019,69
166	96	288	300	4,17
167	89,1	1.425	1.727	21,19
168	89,1	1.335	1.838	37,68
169	70,9	1.205	1.507	25,06
TOTAL	14.824,93	136.584,01	317.354	
MITJANA				172,68

FONT: AHT. Fons volums d'hisenda. Top. 3447. Elaboració pròpia.

Quan s'acabà la guerra, ràpidament tota la ciutat reclamà l'enderrocament de les muralles i iniciar la construcció de l'eixample. Especialment enèrgiques foren les peticions d'enderroc per part dels veïns de l'eixample del Rastre, els quals no havien aconseguit res durant la guerra, i estaven temorosos d'una possible barrancada a la primavera del 1876, quan la guerra ja s'havia acabat formalment. Però el Ministeri de Guerra no opinava igual. En una missiva del governador militar de la plaça a l'Ajuntament anunciava que per unanimitat, la Direcció General d'Enginyers de l'Exèrcit, la Junta consultiva de Guerra i la Secció de Guerra i Marina del Consell d'Estat, havien declarat Tortosa Plaça Forta, donat el seu paper estratègic durant la tercera carlinada. Això venia a frustrar novament totes les esperances d'eixample de la ciutat.⁴¹¹

No obstant, a partir del 1877 comença a prendre protagonisme la figura de Teodor González, un polític que destacà a la política municipal pel seu fort caràcter, però sobretot pel seu pragmatisme, el qual, sent encara regidor de l'Ajuntament, va entrar a formar part de la Comissió d'Eixample com a vocal. El seu bateig de foc fou la decisió d'enderrocar la muralla interior del Rastre. Sota la seva iniciativa, l'enderroc es feu efectiu el 12 de març del 1877.

13.4.7. L'eixample en temps de la Restauració.

La Restauració suposà la consolidació del programa liberal moderat, caracteritzat pel centralisme i el control social a partir de la successió bipartidista al govern. El Pacto del Pardo garantí estabilitat governativa i un control social amb el que les elits es trobaven el suficientment còmodes com per emprendre aquelles reformes que creien necessàries per al progrés del model de societat que defensaven. Els eixamples urbans eren una d'aquestes reformes on s'hi dipositaven grans interessos i perspectives de negoci.

La Restauració a Tortosa, pel que fa a la qüestió urbanística, s'inaugura amb una bona notícia. L'11 de gener de 1878 es va emetre una Reial Ordre, segons la qual

⁴¹¹ AHCTE, Acords municipals 25-11-1877.

s'autoritzava l'enderroc de les muralles del Temple i la Cortadura.⁴¹² L'Ajuntament posà especial èmfasi en que la bona nova aniria fantàsticament per a l'ocupació d'una gran quantitat de massa obrera desocupada, que podia ser contractada per a l'enderroc de les muralles. També destacaren el paper important que tingué en la consecució d'aquesta reial ordre la implicació del Director General d'enginyers militars, José de Reina i la del propi rei. Així s'acordà que l'enderroc es començaria aprofitant el casament del rei Alfons XII, el dia 23 de gener, que es faria una festa i que se li dedicaria la plaça major de l'eixample.

Tal com es va anunciar es va fer. Encara avui, la plaça de l'eixample s'anomenà Plaça Alfons XII. Pel que fa a José de Reina, l'Ajuntament també proposà dedicar-li un dels principals carrers, però no es va poder especificar quin i, de fet, mai ho complirà. Immediatament, la Junta d'Eixample decidí posar fil a l'agulla i reactivar l'organització.

Per un costat hi havia el finançament; s'agafaren a la llei municipal de llicències per a la construcció, segons la qual es podia aplicar un arbitri sobre totes les sol·licituds de permisos d'obra. Aquest arbitri seria de 100 pts. per als permisos sobre els solars subhastats per l'estat entre la porta de Sant Joan fins al riu, i de 50 ptes. per a la resta de solars, amb el ben entès que totes les peticions d'obres que arribessin més enllà dels tres mesos des de que es decidí la mesura, l'arbitri augmentaria un 50%. Amb això es venia a incentivar la construcció ràpida d'edificis.

Malgrat que el punt d'inici de la Restauració Borbònica en la qüestió urbana tortosina queda perfectament iniciada amb aquesta Reial Ordre de l'11 de gener del 1878, els esdeveniments que partiran d'aquesta situació es bifurcaran en tres grans àmbits que, tot i ser simultanis, convé analitzar per separat per tenir-ne una millor comprensió. Aquests tres punts es poden definir de la següent manera: a) l'última ofensiva dels enginyers militars contra les reformes urbanes. b) el projecte d'eixample de Sebastià Cabot. c) La progressiva urbanització dels eixamples.

⁴¹² Provisions municipals 19-1-1878. Segons aquesta Reial Ordre, el Ministeri de Guerra no només autoritzava a eixamplar la població per les zones del Temple i Remolins, sinó també especificava la superfície dels terrenys de les dues zones i el procediment que es seguiria: l'entrega a Hisenda i aquesta s'encarregaria de parcel·lar i vendre els solars. La documentació que hem pogut consultar sobre la cessió dels terrenys dels ministeris de Guerra als d'Hisenda, ens situa aquesta actuació abans del 1878, malgrat que la Reial Ordre capgiri l'ordre dels esdeveniments per presentar que primer s'autoritza l'enderroc i després es cediren els terrenys, quan en realitat l'enderroc i l'eixample no s'autoritza fins acabada la tercera carlinada. AHN, obras públicas, Fomento. Leg (1). *Actas de la Junta Consultiva del ministerio de Fomento*, 23/11/1878.

13.4.7.1. L'última ofensiva dels enginyers militars contra les reformes urbanes.

Des del Sexenni Revolucionari, la població de Tortosa havia viscut multitud de breus períodes en els que s'autoritzava l'enderroc de muralles o es permetia construir cases extramurs, períodes on l'autoritat militar fou desmentida i fins i tot desafiada. Amb la Restauració, malgrat que s'entra en un període marcat pel civilisme en l'esfera política, les qüestions d'urbanisme seran l'últim bastió on els militars podran influir en la vida de la població. En aquest context, des de l'òptica militar, s'havia arribat a una situació absurda i contradictòria amb l'administració civil. S'anaven succeint Reials Ordres procedents del ministeri de Guerra i d'altres procedents del ministeri de Governació que eren declarament contradictòries entre sí.

Així, ja des del 1876, al mateix temps que es declarà Tortosa Plaça de Guerra, es va autoritzar a la ciutat a treballar amb els projectes d'eixample. Per aquest motiu, mentre des del ministeri de Guerra ja s'havien començat a fer gestions per reincautar i indemnitzar als propietaris dels solars que abans havien ocupat les muralles, des d'Hisenda no s'inicià cap procés en aquesta direcció, i la devolució no es produí, tot i que afectà profundament al mercat immobiliari que s'havia produït amb l'incipent eixample. Amb la Reial Ordre de l'11/01/1877 s'autoritzava l'eixample de Cabot i es disposava el terraplè del ferrocarril com a part del recinte de l'eixample.⁴¹³

La situació era, doncs insostenible, ja que els propietaris estaven, per un costat, sota la servitud de la zona polèmica, però per altra, la seva compra a la Hisenda era absolutament legal. Aquesta situació es traduí en nombroses queixes i al·legacions per

⁴¹³ No considerar l'espai del ferrocarril com a part integrant i indispensable del nou urbanisme ja no era concebible. Magrinyà pren referències de les obres d'Ildefons Cerdà relacionades amb el seu pensament sobre la modernitat de l'urbanisme, i no hi ha dubte que la integració de les noves vies de comunicació era un dels elements clau dels entramats urbans del futur. Per a Cerdà, incorporar el ferrocarril a la ciutat suposava la *domesticación de la locomotora*. A Tortosa, la consecució del ferrocarril i l'establiment de l'estació als murs de la ciutat al límit de la revolució de setembre fou la primera, i potser la més important victòria de cara aconseguir un eixample pel sector sud de la ciutat al llarg del s. XIX, i amb aquesta disputa es posava en evidència aquest fet, ja que, primer les rases del ferrocarril van inutilitzar les defenses, i a partir d'aquell moment, el Ferrocarril seria la plataforma sobre la que continuar el creixement, obligant als militars a replantejar-se de nou l'extensió de les zones polèmiques.

MAGRINYÀ, Francesc: "El ensanche y la reforma de Ildefonso Cerdà como instrumento urbanístico de referencia en la modernización urbana de Barcelona" a *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y ciencias sociales*, vol XIII, num. 296 (3). 2009. sota l'epígraf *El impacto de la introducción del ferrocarril y las propuestas de Cerdà para un ferrocarril urbano*.

part de, tant els propietaris que havien construït en zones de l'antic nucli urbà, considerat zona polèmica, com per part dels nous propietaris de la zona del Temple.⁴¹⁴

Pel que fa als primers, el 1880, arribà a Tortosa la petició d'actualitzar el registre i el personal encarregat de revisar els fronts pels quals es classificaven les zones polèmiques de la ciutat, d'acord amb la situació pròpia de les places fortes o de guerra. Des de la comandància començaren a advertir de la multitud de cases i reformes de construccions que no només ja s'havien realitzat, sinó que s'estaven realitzant just en aquell moment. En relació amb això es troben múltiples queixes en les que la comandància d'enginyers exigia que l'Ajuntament intervingués als propietaris, que els mostressin les autoritzacions, i sí no les tenien, que posessin en pràctica els procediments correctius reglamentaris, sent el més extrem l'enderroc de l'edificació no autoritzada.

Les peticions extremes, les d'enderroc de les cases, es donaren a les zones polèmiques, més polèmiques, valgui la redundància, ja que afecten a la defensa de baluards i fortins de la ciutat que no entraren íntegrament en el procés de venda dels terrenys de propietat militar.⁴¹⁵ Alguns dels conflictes amb més ressò foren els de Remolins, en els casos del mateix Manuel de Córdoba; al mur exterior del Rastre amb Francisco Cid, gestor de la fàbrica de gas ubicada al solar de propietat municipal on anteriorment hi havia el cementiri vell; i al fortí d'Orleans amb les propietats de Manuel Voltes Moragrega, José Llovet Escardó, i Agustí Llasat Ferreres. En tots ells l'Ajuntament va intervenir activament per salvaguardar els interessos dels ciutadans.⁴¹⁶ Aquesta serà una de les característiques pròpies del nou període polític. La desactivació de l'acció directa ciutadana pròpia del període liberal-democràtic anterior, i la caalització dels greuges ciutadans a través de les institucions representatives.⁴¹⁷

⁴¹⁴ ACA, diversos, Comandancia de Ingenieros, 561, 2355. *Plaza de Tortosa. Resumen de las vicisitudes de sus fortificaciones y zonas polémicas desde el mes de octubre de 1868 hasta la fecha. C. 1890.*

⁴¹⁵ Entre els acords entre la Junta Revolucionària de Tortosa i el Cos d'Enginyers de l'exèrcit era el d'aturar l'enderroc, a Calvi de reconèixer les construccions i acceptar la restricció de les zones polèmiques als fortins i llocs avançats. Si bé amb la declaració de Tortosa com a Plaça forta durant la tercera carlinada havia restaurat l'antic perímetre de zones polèmiques, amb el nou relaxament de la situació produïda per l'aprovació dels eixamples, el Cos d'Enginyers es mostrà intransigent amb les zones polèmiques dels fortins. ACA, diversos, Comandancia de Ingenieros, 561, 2355. *Plaza de Tortosa. Resumen de las vicisitudes de sus fortificaciones y zonas polémicas desde el mes de octubre de 1868 hasta la fecha. C. 1890.*

⁴¹⁶ AHCTE. Fons Urbanisme i obres públiques. Top. 759.

⁴¹⁷ Sobre el comportament social del període de la Restauració i el clima d'ordre públic generalitzat, veure CASTRO, Demetrio: "Agitación y orden en la Restauración. ¿Fin del ciclo revolucionario?" a *Historia social*, 5. 1989. p. 37-49.

En segon lloc, pel que fa a la situació a l'eixample del Temple, malgrat la declaració de Tortosa com a plaça forta per Reial Ordre del 23 de desembre del 1876, la Reial Ordre, la de l'11 de gener del 1878 s'autoritzava l'enderroc de les muralles del Temple i la Cortadura de Remolins. Això feu que es generés un conflicte entre els veïns propietaris de solars desamortitzats del ram de Guerra i els enginyers de l'exèrcit per les muralles que s'havien construït de vell nou durant la tercera Guerra Carlina a les seves propietats.⁴¹⁸ La indecisió respecte si Tortosa era o no Plaça Forta feu que els militars protegissin les construccions i no deixessin obrar als seus legítims propietaris.

Els propietaris, tement-se el pitjor van optar per demanar la indemnització i deixar de pagar les quotes que els faltava per abonar a Hisenda en virtut dels solars que el ram de guerra no els permetia gaudir. El problema raïa en el fet de que molts dels propietaris encara no havien abonat els pagarés de cadascuna de les quotes en que s'efectuava el pagament del preu establert en subhasta.⁴¹⁹ Existiren, tanmateix, postures més agosarades, com la que manifestà el Banc de Tortosa, disposat a demanar al govern la supressió de la zona polèmica per poder construir i urbanitzar més enllà de la via del ferrocarril (1882). Aquesta petició s'aboradarà més endavant. En qualsevol cas, d'aquesta ambigüitat entre la consideració de ser propietaris de ple dret o no, s'alimentaren les esperances dels militars de poder recuperar el control dels terrenys.

D'altra banda, com que la compra va ser totalment legítima, els propietaris reclamaven estar subjectes a la llei d'expropiació forçosa. El govern va cedir a les demandes dels propietaris, emparats per l'Ajuntament de la ciutat (10/9/1881) i accediren a la proposta de la Direcció General de Propietats que declarà vàlides les seves adquisicions. Si el Ministeri de la Guerra tenia pretensions sobre aquells solars, caldria recórrer a la Llei d'expropiació del 10 de gener del 1879 i al seu reglament per fer-se amb ells.

No obstant això, els militars també obtingueren resolucions favorables respecte la seva demanda. A l'espera de la resolució de la Junta de Defensa en referència a la qüestió de la declaració de Plaça Forta, els propietaris havien de respectar les defenses allí aixecades, encara que no se'n podia permetre la construcció d'altres de noves per part

⁴¹⁸ AHCTE. Fons urbanisme i obres públiques. Top. 759. Expedients diversos sobre construccions en zones polèmiques.

⁴¹⁹ *La Verdad*, 12-3-1882

dels militars. Es trobava, doncs, en un punt mort que només es resoldria de manera paral·lela als demés conflictes amb els militars.

El tercer i últim punt de greu conflicte que enfrontà a l'Ajuntament i el Cos d'Enginyers, tenia relació amb l'enderroc del front del Temple, concretament amb el baluard de Sant Pere.⁴²⁰ Aquest baluard estava ubicat a l'extrem sud-oriental del perímetre emmurallat, tocant al riu, però situat en tercera línia, per darrera de la torre del Temple i de la mitja lluna que cobria tot el front meridional.

La ciutat havia demanat permís per iniciar les obres d'enderroc des de la porta de Sant Joan fins al riu i la concessió arribà amb la Reial Ordre del 11 de gener del 1878. Les obres començaren i ocuparen a multitud d'obriers de la ciutat però quan s'arribà a l'extrem tocant al riu pel juliol del 1880, s'inicià la polèmica. El cap d'Enginyers militars de la província s'interferí en les obres d'enderroc tot assegurant que el baluard de Sant Pere no estava comprès dins del nom genèric del Front del Temple i que per tant, no els havia estat autoritzat l'enderroc d'aquella estructura.

Això fou un cop baix, especialment si es té en compte que per allí passaria una de les dues principals avingudes de l'eixample del Temple, l'artèria comercial i industrial de la ciutat i que, a més a més, havia de ser el nou traçat de la carretera de València a Barcelona.

L'Ajuntament expressà tots aquests greuges al Govern, el qual a finals d'any (24/12/1880) va acceptar l'enderroc però imposant les següents condicions designades pel Ministeri de Guerra, a mode d'extorsió:

- a) Que tot el terreny provinent de l'enderroc de dit baluard i el pati de la comandància que estiguin fora de les illes 1, 2, 3, 4, 5 i 6 de l'eixample oficial (veure figura 5.3) que fos entregat a Hisenda per a l'ús que en cregués convenient.
- b) Que Hisenda entregués al Cos d'Enginyers de l'Exèrcit els solars número 4, 5, 6, 7, 8 i 9 per compensació a les pèrdues que afectarien a aquell cos.
- c) El Cos d'Enginyers de l'Exèrcit concedia a l'Ajuntament tots els materials provinents de l'enderroc i amb ells havia de construir una tàpia que tanqués el

⁴²⁰ AHCTE. Fons urbanisme i obres públiques. Top. 759. Expedient Baluard de Sant Pere.

nou solar dels militars. Si rebutjava l'oferta, els materials de l'enderroc serien entregats als militars.

- d) Que totes les obres d'enderroc del baluard de Sant Pere fossin supervisades pel Cos d'Enginyers per tal d'evitar perjudicis als edificis adjacents existents.
- e) Que l'Ajuntament comunicés a Hisenda aquesta concessió.

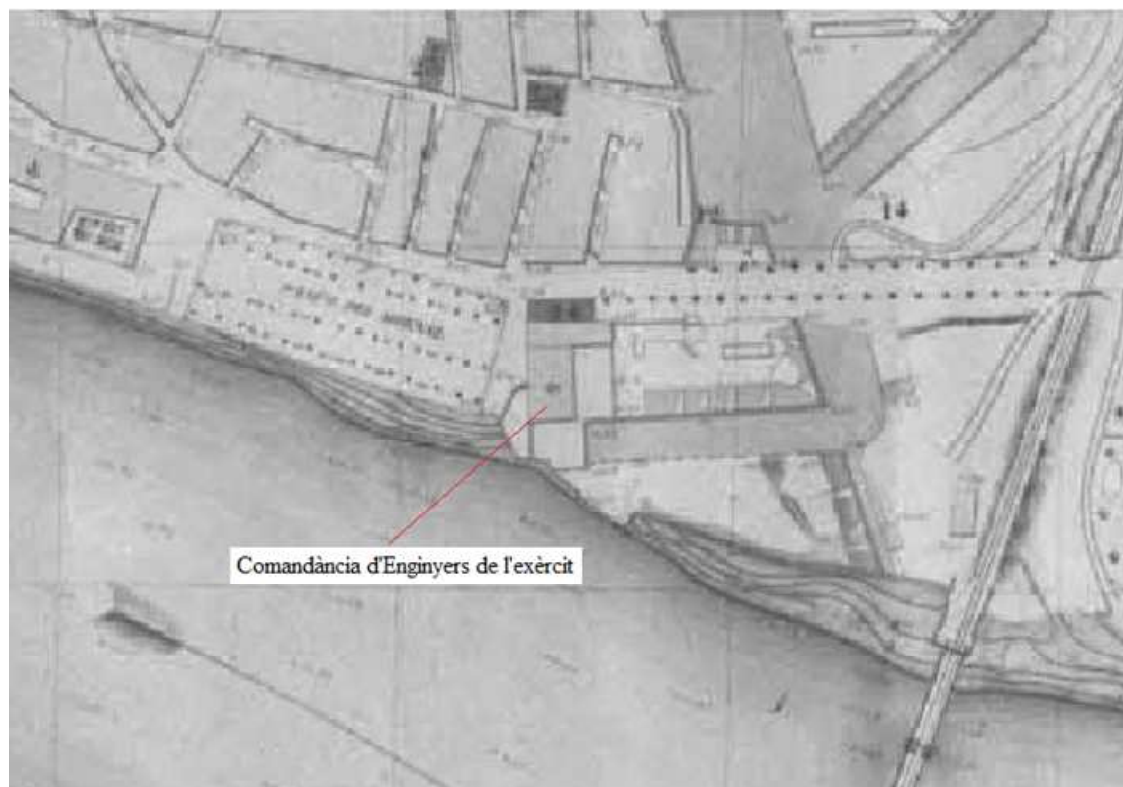
El conflicte apuntava per llarg, ja que la Comandància va rebre ordres, per la Reial Ordre del 1883, que comencés a redactar un estudi per reformular les defenses de la ciutat, però l'arribada al govern de denúncies i peticions, com les del banc de Tortosa, que s'anul·lessin les zones polèmiques, el projecte de noves defenses quedà paralitzat, fins que per Reial Ordre del 19 de març del 1885 restringí les zones polèmiques a la dels forts exteriors, quedant ratificades per la Reial Ordre del 14/10/1885. Així doncs, durant la segona meitat de la dècada dels anys 80 del s. XIX, la situació de Tortosa es convertí en una plaça forta gairebé sense zones polèmiques i, va ser sota aquesta paradoxa legal s'erigí l'eixample de la ciutat. Al 1894, es començarien les gestions per traspasar a la hisenda civil els últims vestigis de propietat militar que encara restaven a la ciutat.⁴²¹

La resolució d'aquest conflicte es farà esperar i de fet es perllonga més enllà de l'àmbit cronològic d'aquest treball. Però el que està clar és que l'Ajuntament, un cop més, havia après la lliçó i amb sang freda jugà amb el temps i als fets consumats. La urbanització de la zona encara tardaria força anys a produir-se, però de moment, el consistori va acceptar les condicions per poder enderrocar el baluard.

Si comparem els detalls de les figures 5.8, 5.9 i 5.10 es pot veure com el Cos d'Enginyers va poder mantenir la seva presència al lloc que ocupava de l'antic baluard de Sant Pere, gaudint d'un important solar de l'illa de cases allí projectada. Tanmateix, els solars que reclamava com a compensació a les condicions enumerades anteriorment no figura com a propietat de dit cos.

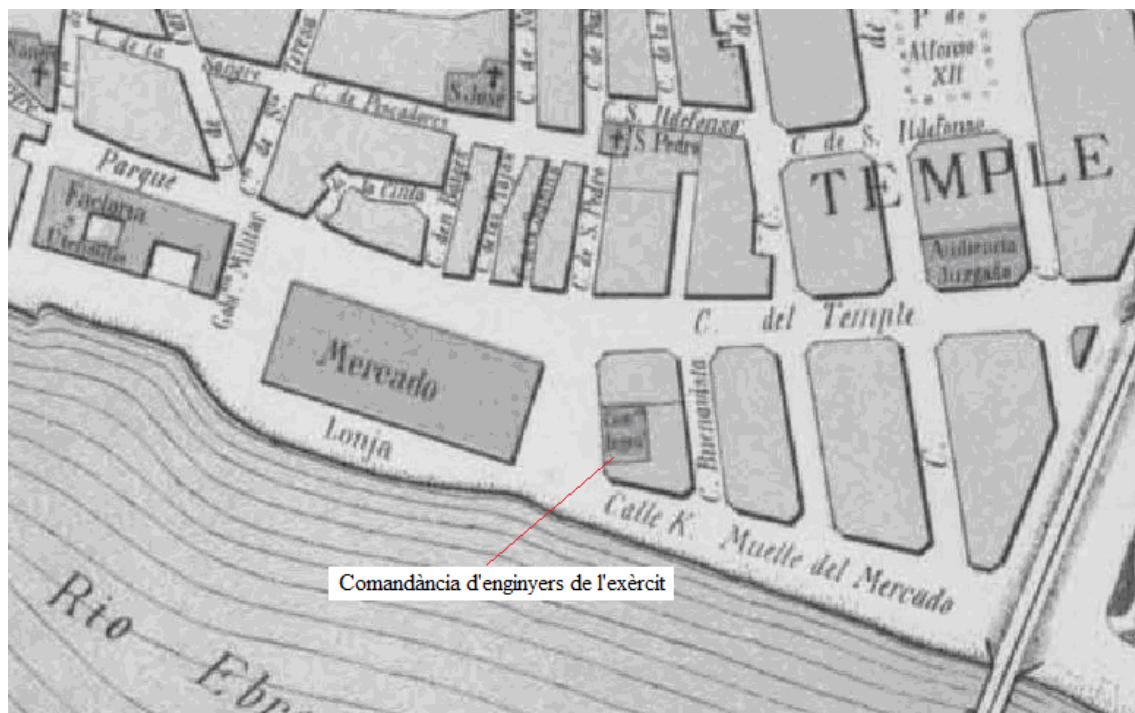
⁴²¹ Sobre aquesta perspectiva jurídica, s'ha emprat l'informe ACA, diversos, Comandancia de Ingenieros, 561, 2355 Plaza de Tortosa. *Resumen de las vicisitudes de sus fortificaciones y zonas polémicas desde el mes de octubre de 1868 hasta la fecha. c. 1890*. Pel que fa a la valoració de les propietats de Guerra que encara s'havien de traspasar a la Hisenda civil, cal dirigir-se a ACA, diversos, Comandancia de Ingenieros, 561, 2352.

FIGURA 8.12: Detall de la caserna de la Comandància d'Enginyers de l'Exèrcit al baluard de Sant Pere. 1871.



FONT: ACoAC, 54B-25. Elaboració pròpia.

FIGURA 8.13: Detall del sector occidental de l'eixample del Temple. 1890.



FONT: ACoAC, 54B-6. Plànol Industrial. Víctor Beltri.

FIGURA 8.14: Detall dels solars que reclamava el Cos d'Enginyers de l'Exèrcit com a compensació per l'enderroc del baluard de Sant Pere.



FONT: AHT Fons d'expedients d'hisenda. Top. 3974. Croquis del projecte d'eixample del Temple d'en Sebastià Cabot realitzat per l'arquitecte Agustí Mas. 1887.

13.4.7.2. El projecte d'eixample de Sebastià Cabot.

En aquest apartat s'abordarà l'aspecte teòric del que serà l'eixample aprovat. Es tractarà el nou marc legal, i com l'Ajuntament es veu obligat a reiniciar els tràmits legals per aspirar a l'aprovació de l'eixample. A més, s'analitzarà el projecte guanyador del concurs, i a través d'ell, hom apreciarà els nous marcs urbanístics i les problemàtiques en allò referent a la seva aplicació pràctica, per un costat, i també, per altre, els pressupostos amb els que el consistori haurà de treballar per tirar endavant els eixamples del Temple i de Remolins.

13.4.7.2.1. La nova llei d'eixamples i el concurs públic de projectes.

En acabar la guerra, ja s'ha expressat l'alegria de l'Ajuntament i l'energia amb que s'iniciaren els preparatius per construir l'eixample que creien aprovat. De fet, en un principi el consistori no sabia ben bé a quin de tots els projectes pretèrits fer cas, però independentment d'això, sabien que es faria respectar la parcel·lació i la distribució de les illes de cases que havia realitzat Ribot i Ortega durant el procés de transmissió de les propietats des del Hisenda militar i la Hisenda civil.

Tanmateix, la nova legislació referent als eixamples, des del moment que va sortir de la comissió parlamentària en la que es discutia la iniciativa legislativa, ja plantejava dubtes; l'única pregunta que hi va haver en el si del debat parlamentari la va plantejar el senyor Vilarroya i plantejava així:⁴²²

“Deseo saber si esta ley es aplicable á los ensanches echos con arreglo á la ley del 64, y si se encontrarán exceptuados, por consiguiente, los ensanches echos con arreglo á las leyes especiales anteriores”

Aquesta pregunta bé se la devia plantejar el consistori tortosí, ja que abans de l'esclat de la guerra, tot estava disposat per modificar allò convenient del projecte d'Hisenda i realitzar l'eixample. La resposta que es va emetre en la comissió parlamentària per part del senyor Quintana fou la següent:

⁴²² LORA-TAMAYO VALLVÉ, Marta: *Historia de la legislación urbanística* (2007) Madrid. Iustel. p. 147.

“La ley que se acaba de someter á la aprobacion del Congreso, realmente viene á sustituir á la de 1864; por consiguiente, no tiene más alcance, más objetivo que el de la misma ley del 1864. Si hay algún ensanche que por condiciones especiales, ó por una ley especial se hubiera autorizado antes, esto no lo prejuzga la ley que se acaba de someter á la aprovacion del Congreso.”

Aquesta resposta ambigua venia a dir que la frontera entre la vigència d'una i l'altra llei la marcava la data d'aprovació de cada projecte urbanístic. Dit d'una altra manera, a Tortosa hauria de reiniciar els tràmits administratius de bell nou. Havien de seguir el Reglament d'execució de la llei que seria aprovat el 19 de febrer del 1877.

Aprovada la nova legislació d'eixamples, i havent rebut l'autorització per part del Ministeri de Guerra en que s'autoritzava a eixamplar la ciutat cap al Temple i Remolins demolent les muralles existents, l'Ajuntament de Tortosa el 3/9/1878, a través del Governador Civil de Tarragona, elevà una instància dirigida al ministeri de Foment per a que s'autoritzés a la ciutat a estudiar l'eixample per la part del Temple i la part de Remolins, en subjecció al Reglament d'aplicació de la nova llei d'eixamples.

La Junta Consultiva reflexionà que seria impossible avançar sense l'aquiescència del Ram de Guerra, doncs, segons les seves notícies, Tortosa encara continuava sent Plaça forta d'ençà la Guerra Carlina. Igualment, expressaren la seva preocupació arran del fet de que el Ministeri d'Hisenda havia venut els solars i, en conseqüència, indirectament havia traçat els carrers i les places, cosa que no hagués hagut de fer per falta de competències legals, doncs, sabent que els terrenys venuts eren per a traçar un eixample, tant en la legislació antiga com en la vigent, allò era competència de Foment, i no pas d'Hisenda. Hisenda hagués hagut de passar els plànols a Foment, primer, escoltar a l'ajuntament afectat, convocat el concurs de projectes, i finalment, amb el projecte aprovat, procedir a la venda, dirigida, aquest cop sí, pel ministeri d'Hisenda. La Junta consultiva determinà que, o bé s'havia d'assumir un projecte defectuós, o bé s'hauria de fer front a expropiacions.⁴²³

⁴²³ AGA, fondo educación, 5. Inventario 14.2. Top 31/8218 Leg 8956-5 (3). *Expediente de ensanche de la ciudad de Tortosa en la parte del Tempe y arrabal de Remolinos. 1878-1888.* L'acta de la Junta Consultiva està a l'AHN, obras públicas, Fomento. Leg (1). *Instancia del Ayuntamiento de Tortosa sobre la aprobación del concurso público para los proyectos de ensanche de la población., 23/11/1878.*

En base a aquesta reflexió, la Direcció General d'Obres Públiques, el 26/12/1878 va autoritzar a Tortosa a estudiar l'eixample, en subjecció a la nova llei d'eixamples. Creiem que la Junta Consultiva de Foment preferí analitzar primer els projectes que els arribarien abans de condemnar del tot la distribució de solars que havia fet Hisenda i haver de fer front a les expropiacions.

Arran d'aquesta determinació, l'Ajuntament sotmeté a l'aprovació del Ministeri de Foment les bases per al concurs públic d'eixamples anteriors a la tercera guerra carlina, aquelles van ser revisades per la Secció Primera de la Junta Consultiva de Camins Canals i Ports.⁴²⁴

Aquesta instància es va remetre als requisits que plantejava el Reglament d'execució de la nova llei d'eixample. Aquestes rectificacions feien referència a la superfície dels solars, l'alçada de les cases i l'evacuació d'aigües que tot seguit s'exposaran en les noves bases per al concurs de projectes.

Amb aquest nou marc legal, l'Ajuntament va haver de presentar de nou les bases per al concurs públic de projectes per a la zona del Temple i de Remolins, un cop la petició d'eixample de la ciutat fou aprovat per enèsima vegada amb la Reial Ordre del 25 de gener del 1879 i publicat al Butlletí Oficial de la Província de Tarragona el 8/6/1870. Els projectes que aspirassin a guanyar haurien de complir un seguit de requisits aprovats per l'Ajuntament de Tortosa el 21 de maig del 1879, tot incorporant les modificacions de la Junta Consultiva de Camins, Canals i Ports. Tot seguit es resumeixen els més importants:

- a) Estar subjectes a la llei d'eixamples de poblacions del 22 de desembre del 1876 i al reglament d'execució del 19 de febrer del 1877 (òbviament).
- b) La pendent màxima dels carrers permesa seria del 3% i amb una elevació prudencial capaç de prevenir les avingudes del riu Ebre.
- c) Pel que fa a l'amplada dels carrers, la continuació del carrer de Sant Joan, havia de tenir 15m. La del Temple, 10m i la resta, un mínim de 9m.

⁴²⁴ Cal dir que aquesta gestió estava en la línia de la tramitació dels permisos que féu el Governador Civil de Tarragona per tal de que Foment aprovés el concurs de projectes d'eixample. Incorporant les propostes de la Junta Consultiva, la Reial Ordre concedint l'autorització per publicar el concurs de projectes es va fer esperar menys d'un mes. AGA, fondo educación, 5. Inventario 4.2. Top 31/8217. Leg. 8956-2.

- d) A la part més cèntrica de l'eixample hi havia d'haver una plaça d'una superfície al voltant dels 3.500m².
- e) Tots les cantonades de les illes havien d'estar xamfranades.
- f) L'altura dels edificis seria regulada segons la seva ubicació. Als carrers de primer ordre, com el de Sant Joan i el del Temple, els edificis havien de tenir una alçada igual o inferior de 20m. amb planta baixa, entresòl, pis principal, segon pis, tercer pis i sotabanc. La resta de carrers, havien de tenir una alçada igual o inferior a 15m i tres pisos: planta baixa, pis principal i segon pis, amb entresòl o sotabanc. Pel que fa a les alçades de cada planta, els pisos havien de tenir una alçada mínima de 3,25m., 3m els entresols i 2,25 els sotabancs.
- g) Les cases havien de tenir dues parets mitgeres i tots els solars, un pati que suposaria entre un 20 i un 25% de la superfície dels solars, o de l'illa en cas de que s'unissin tots. El pati interior de les cases havien de tenir una superfície que suposés entre un 12 i un 15% dels respectius solars.
- h) Les aigües pluvials seran reconduïdes al pati interior i baixaran per les façanes a través de canonades de ferro. Un cop a terra, l'aigua correrà per sota les voreres i seran evacuades per la reixa del clavegueram.
- i) Caldrà adaptar-se, en la mesura del possible a la rasant i al traçat que marca el carrer de Sant Joan i el camí de l'estació de ferrocarril.
- j) És precís adaptar la forma de l'eixample al model de l'Administració de Propietats per a la venda de terrenys, per tal d'evitar en la mesura del possible procediments d'expropiació forçosa. En el cas de que s'hagi de variar, serà menester la presentació d'un estudi demostratiu específic amb les xifres dels costos i els afectats per les expropiacions.
- k) La resta de punts són de tipus procedimental per a la presentació dels projectes. Cal dir, que els projectes seran anònims fins l'elecció i que el projecte guanyador serà dotat amb un premi de 3.000 pts. Igualment, l'Ajuntament posava a disposició dels participats, els expedients i plànols dels projectes anteriors, per si eren d'interès dels arquitectes concursants.

L'Ajuntament elevà les bases del concurs al ministeri de Foment per a que donessin el vistiplau a les noves bases, i finalment l'obtingueren. El concurs de projectes d'eixample subjecte a la nova llei ja estava al carrer per a tot aquell que hi desitgés

participar. El termini màxim que s'establiren a les bases per a la presentació dels projectes fou el 30 de novembre del 1879.

Arribats aquell dia, es reuniren a les 12 del migdia al saló de plens de l'Ajuntament, l'alcalde Teodor González i el secretari per rebre els projectes presentats. Només n'hi havia un, el de l'arquitecte reusenc, Sebastià Cabot, projecte rubricat amb la llegenda *Todas ls ciudades aspiran a su ensanche y engrandecimiento*. El projecte, tal i com preveia el Reglament d'execució, portava una memòria descriptiva, els plànols, els pressupostos i un pla econòmic per sufragar els costos de la urbanització.⁴²⁵

Sobre aquest arquitecte es saben notícies aïllades, però les recollides indiquen que fou un personatge que actuà en diferents parts de Catalunya, la qual cosa sol ser sinònim de tenir molts contactes i estar al dia de la realitat arquitectònica del país. És nascut a Reus i tot sembla indicar que allí és on realitzà els seus principals projectes. Tanmateix, en matèria urbanística, destaca el traçat entre maig i juny del 1847 del primer plànol geomètric d'Igualada, considerat el primer pla d'eixample d'aquella ciutat. Segons Busqué⁴²⁶, fou l'Ajuntament qui acudí a ell per realitzar aquella tasca, tal i com obligava a tots els Ajuntaments el Reial Decret del 1846, en tant en quant ell era membre de la Reial Acadèmia de les Nobles Arts de San Fernando. Més tard ocupà el càrrec d'arquitecte municipal de la capital del Baix Camp, des d'on dirigí la construcció del col·legi de la Immaculada Concepció, o l'Asil de les Germanetes dels Pobres, inaugurat al 1878. Aquest càrrec l'ocuparà fins la seva mort al 1891⁴²⁷.

Sebastià Cabot també s'interessà pel projecte pel tren de via estreta entre Reus i Salou, del qual en fou un dels principals valedors. Segons Anguera⁴²⁸, Cabot viatjà a París expressament per realitzar l'informe "Ferrocarriles secundarios económicos denominados americanos" (1866), amb el que pretenia convèncer al consistori reusenc de que aquella era la solució més pràctica i assequible per enllaçar la ciutat amb la línia de València a Barcelona. En aquest estudi, feu un detallat anàlisi de la velocitat, el consum i la capacitat de càrrega d'aquest tipus de trens. El Sexenni Revolucionari

⁴²⁵ S'ha conservat una còpia de l'expedient íntegre del projecte d'exemple de Cabot a l'AGA, fondo educación, 5. Inventario 4.2. Top 31/8217. Leg. 8956-2

⁴²⁶ BUSQUÉ i CORBELLA, Josep: "Esculls de l'urbanisme d'Igualada a principis del s. XX" a *Miscellanea Aqualatensis*, 7. (1995). Igualada. Centre d'Estudis Comarcals d'Igualada.

⁴²⁷ OLESTI i TRILLES, Josep: *Diccionari Biogràfic de Reusencs* vol.1 (1991). Reus. Ajuntament de Reus. p. 157

⁴²⁸ ANGUERA i NOLLA, Pere: *Economia i societat al Baix Camp a mitjans del s. XIX* (1982) Tarragona. Publicacions del Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Tarragona. p. 100-103.

suposà paralitzar el projecte, però ja al 1877 (dos anys abans de la seva actuació per a Tortosa) aconseguí de la Diputació la concessió per construir el Carrilet de Salou.

Tornant a Tortosa, l'únic projecte presentat passà a ser examinat per l'arquitecte municipal, Jaume Ortega, el qual en una sessió extraordinària de l'Ajuntament el dia 24 de desembre del 1879, va emetre el ser veredicta. L'arquitecte municipal expressà que el projecte de Cabot complia totes les disposicions legals i el reglament d'execució en allò referent a la forma. Del contingut, l'arquitecte opinava que alguns carrers excedien més enllà del 3% de pendent, però per una raó més que justificada, ja que el sòl del Temple feia baixada fins al riu des de les falques del turó del Sitjar. Posar-lo a nivell era una quimera pressupostària, a més de córrer el risc de quedar completament desnivellat respecte el nucli urbà antic.

El projecte fou admès per l'arquitecte municipal i el ple de l'Ajuntament, el qual el passà al veredicta de la policia urbana abans d'enviar-lo a les autoritats superiors per a que fos degudament aprovat. Finalment, el projecte de Cabot fou enviat a tràmit el 27 de setembre del 1880, dia en que aquell grapat de papers començarien una odissea burocràtica que duraria sis anys.

13.4.7.2.2. El projecte d'eixample del Temple i Remolins de Sebastià Cabot.

Cal dir d'entrada que les fonts que s'analitzaran a continuació no es troben juntes. Per un costat, a l'Arxiu Històric Comarcal del Baix Ebre únicament es va conservar els pressupostos i el pla econòmic, mentre que l'expedient sencer d'eixample únicament s'ha conservat a l'Arxivo General de la Administración, a Alcalà de Henares; d'aquí s'agafaran els plànols i la memòria descriptiva, mentre que la resta, per motius pràctics, s'ha emprat el fons municipal tortosí. Creiem que arran de les modificacions que proposaren la Junta Consultiva d'Obres Públiques feu que s'enviessin la còpia del Planos a Madrid per tornar-se a avaluar i aquest ja mai mes retornaren, o bé que la còpia de la projecció cartogràfica de l'eixample corresponent al consistori Tortosí es perdés al llarg dels anys.

A diferència del projecte de Vicent Peris, en el següent epígraf s'avaluaran totes i cadascuna de les parts amb que constava el projecte, doncs fou el que finalment es duria

a terme. S'abordarà analíticament la memòria descriptiva, els pressupostos, i com a elements gràfics que acompanyaran les descripcions, s'adjuntaran els plànols del projecte. Obviarem les projeccions longitudinals per ser elements d'un excessiu caràcter tècnic que no aporten informació alternativa a la que ja quedaria plasmada amb els pressupostos de cadascun dels carrers. El pla econòmic, per motius metodològics, el tractarem al següent epígraf, doncs constituirà un anàlisi més crític que no pas descriptiu, com el que es pretén fer en aquesta primera part.

Memòria descriptiva.

El projecte que presentà Sebastià Cabot no tenia masses aspectes originals, degut als condicionaments del parcel·lari i de l'orografia del terreny.⁴²⁹ La memòria continua els apartats previstos segons el reglament d'aplicació de la llei d'eixamples, com era la justificació de l'espai per realitzar l'eixample, els antecedents dels projectes, tant del de Peris, com l'eixample realitzat del Rastre, una descripció superficial dels condicionants meteorològics i geològics del terreny on s'havia d'edificar i, per sobre de tot, una ben construïda valoració sobre la problemàtica produïda per la parcel·lació i venda dels solars per part d'Hisenda. Les dades estadístiques no dubtà en reproduir les argumentacions de la pressió d'habitants intramurs/m², problemàtica que ja s'ha valorat en l'epígraf corresponent i que aquí es reiterarà.

El concurs de projectes, ell ho sabia, era un mer tràmit burocràtic, ja que des de que es va produir la cessió dels solars des de la Hisenda militar a la civil, es feu ja en forma parcel·lada. A més a més, gran part del sòl ja estava venut, i com ja advertia les bases del concurs, convenia evitar en la mesura del possible les expropiacions, especialment perquè els principals propietaris eren els qui havien redactat les bases del concurs. Tanmateix, l'arquitecte ja anunciava que ja s'havien venut massa solars pel número d'illes projectat, problemàtica de la que es desmarca afirmant que s'intentarà cenyir-se al màxim a la parcel·lació realitzada, però no amaga que haurien de ser el propietaris els que gestionessin les incongruències entre projectes que s'arribessin a trobar. Així, per tal de facilitar les coses, demana als avaluadors del projecte que acceptin una reducció del 20 al 15% de l'espai per als patis comuns i un 10% del total del sòl per als patis privats de cadascuna de les propietats.

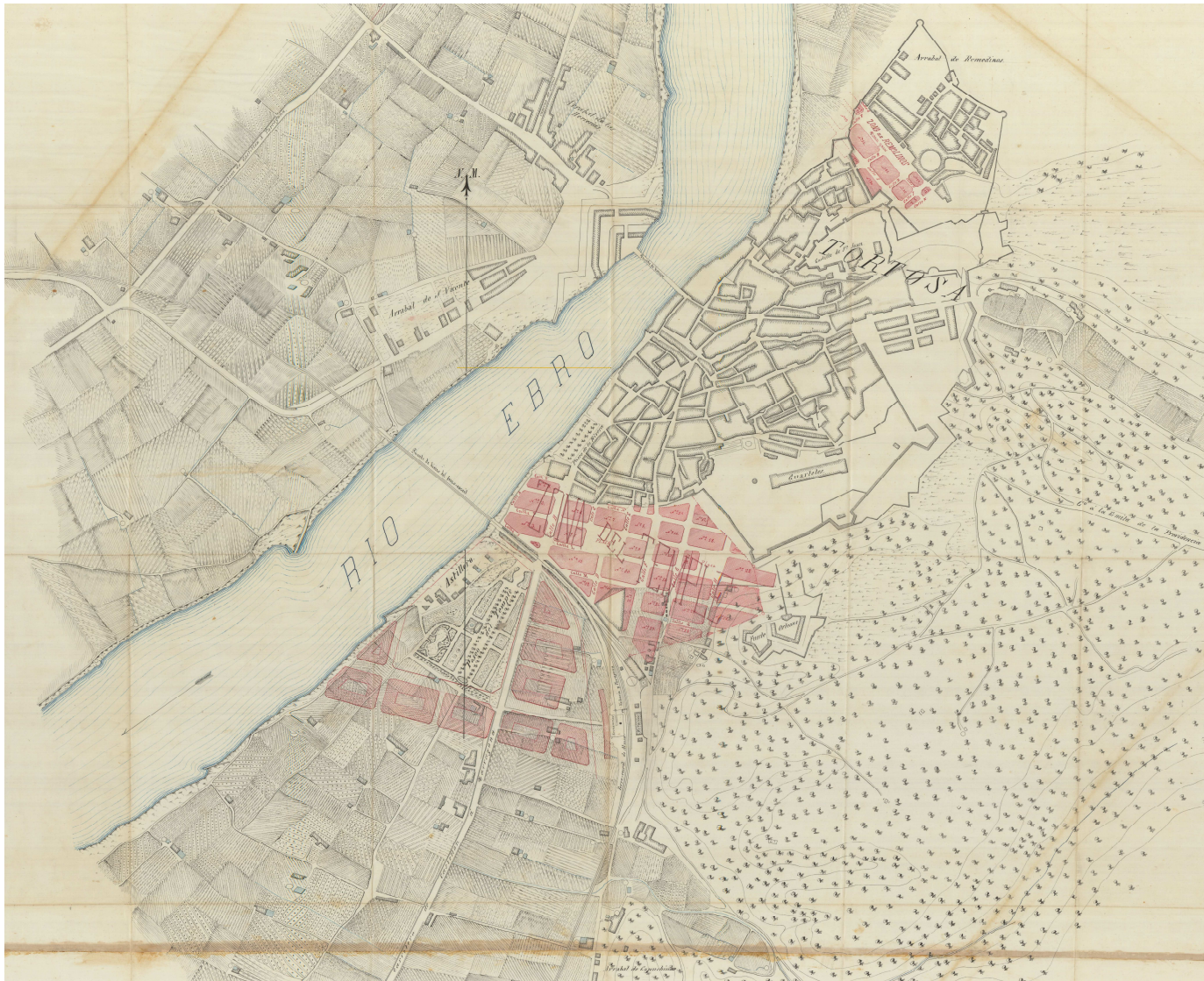
⁴²⁹ AHCTE. Fons urbanisme i obres públiques. Top. A64. Projecte de Sebastià Cabot.

Val la pena destacar, igualment d'aquesta memòria descriptiva la seva concepció de l'espai públic. A diferència del projecte de Peris, Cabot redueix a l'espai públic aquells solars que no s'han arribat a vendre a la desamortització, i deixa a les mans de l'ajuntament el fet retenir aquells solars per als seus propis usos i ampliació de les instal·lacions municipals, o bé, vendre'ls per ajudar a sufragar les despeses de la urbanització dels eixamples. Igualment, redueix l'espai públic a única gran plaça, desestimant la construcció del passeig com preveia el projecte de Peris i argumenta al seu favor la proximitat del passeig de la ribera, l'actual parc municipal. Pel que fa a les instal·lacions d'aigua, gas i il·luminació pública, tradueix la distribució de Peris a la trama de carrers per ell mateix proposada, malgrat que redueix substancialment els punts de distribució, tant pel que fa a fonts, com per als canelobres, aquest últims reduïts als dos grans carrers principals.

Per altra banda, la projecció urbanística de l'eixample la determinaven a parts iguals l'orografia de la ciutat i els carrers de la part antiga. Això és especialment visible a l'eixample del Temple, on l'orientació la dirigia l'avinguda del Temple, doncs a més de ser la part del traçat de la carretera general de València a Barcelona, era l'única via que no es veia obstruïda ni pel ferrocarril ni per la falda del turó del Sitjar, circumstàncies que sí que afectaven al carrer de Sant Joan i al camí de l'estació. Tant Cabot com Ortega veien que el futur de l'eixample obert més enllà de la línia del ferrocarril era la continuació del Temple, i no pas la carretera antiga, que, a partir d'aquest moment passarà a ser un camí merament veïnal. Cal destacar igualment que aquesta projecció ja s'observava al projecte de Vicent Peris, tot i que, com veurem, la solució de continuïtat amb el casc antic, en allò referent a la projecció perpendicular al riu, serà manifestament diferent en el projecte de Cabot.

Remolins, per la seva banda, fou tractada com a part integral del mateix eixample, un únic eixample per a la ciutat. Cabot considerava que la urbanització de Remolins, més que un eixample era una millora de la població, i que el que es feia era fer efectiva la unió de dos entramats urbans preexistents. Tanmateix, a diferència del projecte de Peris, el barri de Remolins sí que entrava a formar part de l'espai contemplat com a eixample, mentre que en el cas de Peris, ni tan sols en va alçar planimetria.

FIGURA 8.15: Plànol General dels eixamples del Temple i Remolins previstos al projecte de Sebastià Cabot. 1879.



FONT: AGA, fondo educación, top 31/8217, leg 8956-2

Pressupostos.

Els pressupostos constitueixen la part més analítica del projecte, doncs són la plasmació en diners de les operacions urbanístiques que es pretenien realitzar, en gran mesura en determinen la seva aplicabilitat o el realisme del projecte proposat. Cabot proposava dividir l'eixample, com és lògic, en dos parts diferenciades: el Temple, per un costat, i Remolins per l'altre. Sobre cadascun d'aquests àmbits, distingia quatre blocs de despesa bàsics. Aquests són la construcció de la xarxa de clavegueram, l'anivellament i pavimentació per un costat, i, per l'altre, les expropiacions i, finalment, les obres varies, un calaix de sastre on s'hi barregen unitats i conceptes diferents, però que tenien en comú que, els costos, havien de ser assumits per l'Ajuntament i no pels propietaris.

Els tres primers blocs de despesa, com és normal, estaven desglossats per carrers, la qual cosa ens és especialment útil perquè permet fer una comparació de costos entre cadascun d'ells. Les tres primeres despeses són: l'anivellament, la pavimentació i la construcció de la xarxa de clavegueram. Aquestes són les despeses més importants, i les que venien regulades pel reglament d'aplicació de la Llei d'Eixample, amb criteris estandarditzats com la categoria dels carrers i requisits no negociables, com la xarxa de clavegueram o l'alineació de la via pública. Per tal d'analitzar un a un els costos, establim el rang de despesa com a criteri organitzador de l'anàlisi.

El que no es tingué en compte als pressupostos foren les canalitzacions de l'aigua potable ni el gas de l'enllumenat, ja que eren unes despeses que hauran d'assumir les empreses concessionàries del serveis. Això no treu que se'n fes alguna referència i es tingués en compte.⁴³⁰

De l'eixample del Temple (taula 5.8), el primer a tractar ha de ser la construcció de la xarxa de clavegueram, la qual va suposar un cost de 133.057,8 ptes. és a dir, un 35,16% del cost de la urbanització. Segons l'estimació de preus que feu Sebastià Cabot al seu projecte, es podem trobar de tres tipus de clavegueres segons el seu diàmetre. Els conductes més grans són d'1,5 metres i valen 72,64 pts/metre lineal. Les d'1 metre de

⁴³⁰ Sobre la canalització d'aigües i de gas, creiem que va ser l'afegit que va haver de fer arran de les observacions que li féu al projecte la Junta Consultiva d'Obres Públiques, quan li va examinar el projecte l'any 1881. Realitzar les diferents variacions i tornar a tramitar-les per ser avaluades a les diferents instàncies que la llei d'eixamples del 1876 contemplava, va ser en gran mesura el que va endarrerir l'autorització definitiva de l'eixample. AHN, fondo Obras Públicas, fomento. Leg 99 (1). Sessions extraordinaria de la Junta Consultiva de la Direccion General de Obras Públicas.

diàmetre valen 60,81 pts/metre lineal i les de 0,50 metres, 31,68 pts/metre lineal. Aquests preus seran vàlids tant per al Temple com per a Remolins. En funció d'això, cal destacar que els carrers, la xarxa de clavegueram dels quals, més tarden a construir, no van ser els de més categoria, sinó els de més longitud.

Així, els més cars són el carrer Berenguer (25.414 pts.), el carrer Campomanes, avui Argentina (18.851,1 pts.) i el carrer Genovesos (17.025,80 pts.). Aquests, en longitud, sumen 940 m. dels 2.570 metres lineals de clavegueram de que es compona el Temple, és a dir, aquests tres carrers d'un total de 17 suposen un 36,58% del cost de construir la xarxa de clavegueram.

Una apreciació important és la disposició dels carrers, ja que els tres que s'han ressaltat com a més cars, a més a més de ser els més llargs, també estan disposats de manera perpendicular als carrers de l'Estació (F) i al del Temple (B), i per tant, en bona mesura, la seva funció és conduir les aigües residuals generades per aquests dos grans carrers fins al riu, funció que els ve determinada per el pendent natural del barri vers l'Ebre.

Seguint en l'ordre de cost, la pavimentació i la plantació d'arbres és la segona operació més important amb una despesa total de 109.192,52 pts., un 28,85% del preu de la urbanització d'aquest eixample.

El procediment de la pavimentació consistia amb l'obertura d'una caixa a terra, la qual s'omplia amb pedra esmicolada, grava i finalment s'enllosava amb pedra arenosa. La secció del carrer seguia un angle convex que drenava l'aigua cap a la cuneta, on s'uniria amb l'aigua que baixaria per les canonades de les façanes de les cases i faria cap a les reixes del clavegueram. Pel que fa als arbres, les estimacions per metre lineal de Cabot suggereixen un arbre cada tres metres.

Quant als preus per metre lineal, segons la categoria dels carrers distingim 79,04 pts. per als carrers de 18 m, 63,88 pts. per als carrers de primer ordre i 36,92 pts. per als carrers de segon ordre.

Amb la pavimentació segueix imperant el criteri de la longitud, ja que, novament, els carrers J i L (Campomanes i Berenguer IV) són els més cars de pavimentar amb 12.478,86 pts. i 12.294,36 pts. respectivament. Tanmateix, aquests es troben a poca distància de les dues artèries de l'eixample, on el carrer de l'Estació val 11.753,92 pts. i

el del Temple 10.591 pts. Els més barats són, invariablement, els més curts, com ara els carrers Sant Ildefons (C), Aranda (E), Orleans (H) o el Central (D), on cap d'ells supera les 4.000 pts.

L'anivellament és l'altra gran operació de l'eixample urbà. Al Temple, la falda del turó del Sitjar ocupa gairebé un terç de la part oriental de l'eixample, i això farà que les despeses es veiessin més repartides per la zona més elevada, i no imperés tant el criteri de la longitud dels carrers. El rànquing del cost el seguia encapçalant el carrer Campomanes (J), amb 14.307,67 pts degut especialment a la seva posició transversal que feia que el cap de carrer es situés al punt més elevat de l'eixample.

No obstant això, en relació a la seva longitud, el que més pessetes per metre lineal arrossegava era el carrer H, el carrer d'Orleans, el qual malgrat tenir una longitud d'escassos 134m., anivellar-lo va costar la considerable quantitat de 10.033,18 pts. Aquest carrer fou projectat com l'últim dels carrers paral·lels del carrer de l'estació a la part est del Temple, i el seu cost feu que en el projecte inicial d'eixample no s'urbanitzés més enllà dels límits que marquen l'encreuament del carrer Berenguer IV (L) i el carrer Despuig (G). Això canviarà amb la segona onada d'urbanització dels anys 90 del s. XIX i que ja dirigirà l'arquitecte municipal Joan Abril.

Seguit del carrer d'Orleans, destacava també el cost d'anivellament del carrer de la Unió, N al plànol, i que fou tot un repte, sobretot la part de la vessant del turó, fins al punt que no es va poder realitzar ni tan sols la unió amb el carrer d'Orleans (H). Finalment cal esmentar l'anivellament de la plaça petita, la qual, segons el projecte de Cabot, ocupava gran part de l'illa 20 i que es va haver de rebaixar a la rasant que marcava el carrer d'Orleans.

Aquestes complicacions orogràfiques faran que, malgrat superar el desnivell del 3% que indicava el reglament d'aplicació de l'eixample –reflectit a les bases del concurs de projectes–, el projecte de Cabot fos definitivament autoritzat.

En relació a l'altre bloc de despesa, destaca el capítol d'expropiacions i el d'obres varies. Les expropiacions suposen un valor total de 33.170,40 pts. i està dividit en tres partides diferents:

- a) L'expropiació de 600 m² d'horta per urbanitzar el carrer Marquès de Bellet⁴³¹ (R), que no figura al plànol del 1887, per un total de 24.000 pts.
- b) L'expropiació de 114,43 m² per establir l'illa número 4 per ubicar-hi el nou "fielato" dels consums, amb un valor de 3.432,9 pts.
- c) Finalment, l'expropiació de 75,5 m² per tal d'alinear el carrer de la Unió (el carrer N al plànol), cosa que comportava retallar els sortints d'algunes cases del barri de pescadors que donaven per la part interna al carrer dels Banys.

Existeix, no obstant, una partida importantíssima de les expropiacions que el projecte de Cabot no contempla.

Segons un plànol signat pel mestre d'obres Agustí Mas, datat el 8 de març del 1887, la zona de la placeta del Temple estava parcel·lada i tots els solars pertanyien a un dels principals propietaris, a Claudio León (figura 5.11). De la mateixa manera, en un altre plànol de la parcel·lació del Temple, aquest cop firmat pel mateix arquitecte municipal Jaume Ortega, en data del 28 de febrer del 1887, apareix l'espai de la placeta com a terreny cedit a la Societat de les Aigües de la Caramella, empresa concessionària de l'abastiment d'aigua corrent a la ciutat propietat del senyor Carvallo. Tot sembla indicar que el mestre d'Obres Agustí Mas havia alçat aquell plànol tenint en compte la informació recollida en l'informe de la parcel·lació realitzada al 1872 quan es procedí al lliurament dels terrenys de la Hisenda militar, on allí sí que figurava un conjunt de solars concedits a aquest personatge. En canvi, en el plànol de Jaume Ortega, més pròxim a la realitat tortosina, aquells solars ja havien estat expropiats i cedits a l'empresa concessionària de les aigües.

Per tant, donat que el plànol d'Ortega és un mes més antic i el projecte de Cabot no contempla aquesta expropiació, es considera que els terrenys de Claudi León ja havien estat expropiats o venuts a l'Ajuntament abans de que Cabot realitzés el projecte d'eixample.

Així mateix, aquesta qüestió no es tancarà aquí. Si hom es fixa amb el plànol de Víctor Beltri (1890), veurà com l'espai de la placeta de l'eixample del Temple apareix com una

⁴³¹ La identificació del carrer referenciat per Cabot com a R amb el carrer Marquès de Bellet és una hipòtesi. Al plànol on figura les lletres dels carrers, els carrer R ni el T no apareixen i ni tan sols se'ls posarà nom juntament amb els demés de l'eixample. Tanmateix, al plànol del 1890 de Víctor Beltri i al del 1910 de Joan Abril apareixen aquests carrers de l'altra banda de la via del ferrocarril ja urbanitzats i amb el nom de Marquès de Bellet i carrer dels Docks respectivament, però sense lletra que pugui sostenir-ne la hipòtesi.

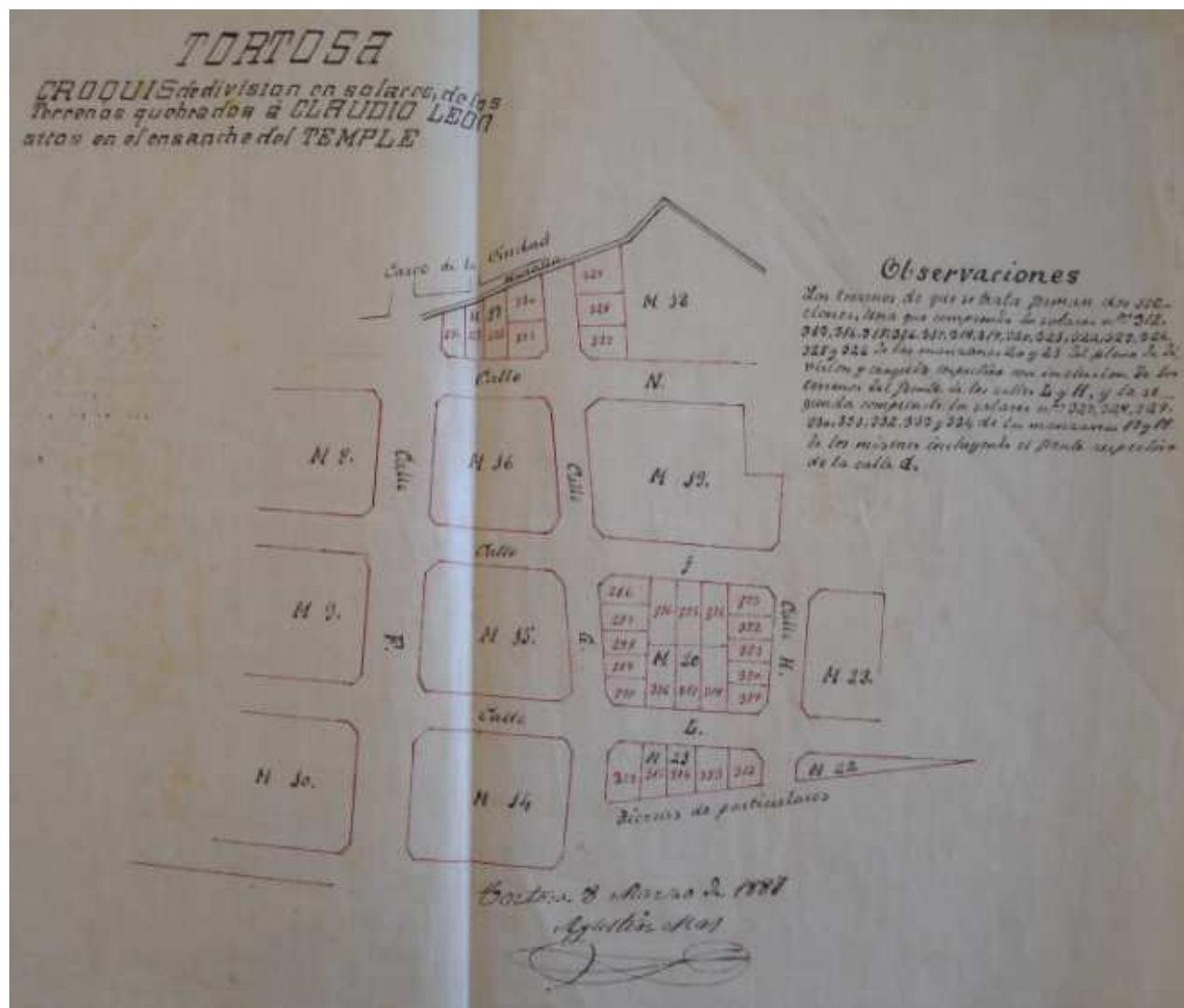
illa de cases dividida en dos parts i al de Joan Abril (alçat per a la Geografia General de Catalunya) del 1915 reapareix la plaça.

Finalment, el capítol d'obres varies està dotat en 31.224 pts, la qual cosa suposa un 8,25% del cost total de l'eixample meridional de la ciutat.

En aquest capítol es contemplava la construcció d'una peixateria a l'illa 34, amb una superfície de 211,25 m² i amb un cost de 6337,5 pts. Des de feia temps, la construcció d'una peixateria era una projecte que romania *in mente* de l'Ajuntament com a mínim des del Sexenni revolucionari, on la construcció d'aquesta infraestructura municipal fou contemplada per una de les necessitats de la ciutat en el manifest que s'ha transcrit del Sexenni Revolucionari.

La idea, durant els seixantes i setantes del s. XIX era ubicar-la al límit meridional de la ciutat, tocant al riu, però els conflictes amb el Cos d'Enginyers de l'Exèrcit pel baluard de Sant Pere feu perillar-ne la ubicació. Als plànols localitzats no hi figura cap illa al Temple amb el número 34, pel que es poden plantejar dues hipòtesis: la primera és que en lloc de *manzana* es referís al solar número 34, cosa que seria perfectament factible, donat que el solar 34 està ubicat a la zona on tradicionalment s'havia contemplat la ubicació de la peixateria. I la segona, és que fos realment l'illa 34 i aquesta no aparegués al plànol, ni tan sols al de Jaume Ortega. A jutjar en perspectiva històrica, el mercat del peix no es va construir fins l'any 1933 i està situat a l'espai que ocupava les instal·lacions militars i el fortí de Sant Pere. Per aquest motiu, tot fa pensar que el conflicte amb el Cos d'Enginyers acabà amb la claudicació dels mateixos en allò referent a la propietat dels terrenys i l'eixample del Temple va poder guanyar l'espai que anteriorment ocupava el pati d'armes del govern militar on s'hi ubicà els dos mercats; el primer el mercat que data del 1887 i el segon, el del peix.

FIGURA 8.16: Croquis dels solars que havien estat cedits a Claudi León a l'eixample del Temple al 1872.



FONT: AHT. Fons expedients d'hisenda. Top. 3974.

La següent obra era la construcció del nou “fielato”, ubicat a l'illa 4 (com ja s'ha explicat a l'apartat d'expropiacions) i que el projecte de Cabot preveia que la edificació del mateix costaria 1.680 pts. La resta de les obres són bàsicament d'infraestructura i es contempla el preu de 8.206,8 pts. per la maçoneria que havia de contenir el terraplè de la via i protegir el carrer de la ronda que hauria de comunicar els dos costats de la via del tren.

Per últim, trobem la part del pressupost destinat a l'ornamentació de les dues places; la més que considerable quantitat de 10.000 pts. per guarnir la plaça Alfons XII i 5.000 per

a la plaça petita del Temple. Respecte l'ornamentació del Temple, tot sembla indicar que hi havia intencions d'aixecar-hi alguna escultura, d'aquí el preu que s'hi preveu. Al respecte, el diari conservador *La Verdad*⁴³², fa referència a la intenció de construir una estàtua del bisbe Manuel Ros de Medrano al bell mig de la plaça, però no n'hi ha més informació, ni a qui és encarregada ni molt menys de la seva col·locació dins de l'espai cronològic que ocupa el present treball. Només al plànol d'en Joan Abril del 1915 apareix l'escultura instal·lada a la plaça.

⁴³² *La Verdad*, 22-1-1886.

TAULA 8.16: Previsió de costos de la urbanització del l'eixample del Temple segons el projecte d'en Sebastià Cabot. 1879.

Carrer	Nom	Nom actual	Categoria	Longitud	Anivellament	Pavimentació i plantació d'arbres	Clavegueram	pts/m. linial	TOTAL
A	Moll del mercat	Felip Pedrell	Especial	90	143,33	3.832,20	3.168	79,37	7.143,53
B	del Temple	Generalitat	Única	134	882,43	10.591,36	7.264	139,83	18.737,79
C	San Ildefons	Sant Ildefons	3r ordre	31	1.740,63	1.144,52	1.267,2	133,95	4.152,35
D	Central	Màrtirs del 1640	3r ordre	82	472,45	3.027,44	2.534,4	73,59	6.034,29
E	Aranda	Ricard Cirera	3r ordre	31	365,96	1.144,52	1.267,2	89,60	2.777,68
F	de l'Estació	Cervantes	1r ordre	184	1.541,53	11.753,92	6.969,6	110,14	20.265,05
G	Despuig	Despuig	3r ordre	200	4.087,31	7.384	6.019,2	87,45	17.490,51
H	d'Orleans	Joan d'Aldana	3r ordre	134	10.033,18	4.947,28	4.752	147,26	19.732,46
P	Bonavista	Bonavista	3r ordre	49	283,47	1.809,08	1.584	75,03	3.676,55
N	de la Unió	Teodor González	3r ordre	279	9.287,39	10.300,68	15.202,5	124,7	34.790,57
J	Campomanes	Argentina	3r ordre	333	14.307,67	12.294,36	18.851,1	136,50	45.453,13
L	R. Berenguer IV	R. Berenguer IV Juan Baptista de la Salle	3r ordre	338	5.674,56	12.478,96	25.424	128,93	43.577,52
M	Genovesos	/Genovesos	3r ordre	302	2.783,37	11.149,84	17.026,8	102,52	30.960,01
Q	Joan Aldana	Pujada del Seminari	3r ordre	82	887,72	3.027,44	2.217,6	74,79	6.132,76
R	Bellet*	M. Bellet	1r ordre	50	693,17	3.194	3.040,5	138,55	6.927,67
S	Ronda	Ronda de Reus	Especial	220	425,93	4.061,2	15.202,5	89,5	19.689,63
T	Docks*	C. Bañuelos	3r ordre	55	3.231,06	2.030,6	1.267,2	118,71	6.528,86
Plaça	Alfons XII	Alfons XII	3r ordre		4.053,53	2.510,56			6.564,09
Placeta	-	-	3r ordre		10.885,16	2.510,56			13.395,72
TOTAL				2.594	71.779,85	109.192,52	133.057,8	121,06	314.030,17

(*)Els noms d'aquests carrers són una hipòtesi. No estan verificats.

Obres Vàries	Quantitat	Preu	Total
Peixateria de l'Illa 34. m ²	211,25	30	6.337,5
"Fielato" a l'illa 32. m ²	56	30	1.680
Mamposteria per sostenir el terraplè del ferrocarril. m ³	840	9,77	8.206,8
Ornamentació plaça Alfons XII			10.000
Ornamentació plaça petita			5.000
TOTAL			31.224,3

Expropiacions	Quantitat	Preu	Total
Alineament del carrer N per unir-lo a l'Eixample + perjudicis.	75,5	75	5.737,5
Nou "fielato" a l'illa 4	114,43	30	3.432,9
Expropiació d'hort	600	40	24.000
TOTAL			33.170,4

TOTALS	Preu	%
Expropiacions	33.170,4	8,77
Obres vàries	31.224,3	8,25
Anivellament	71.779,85	18,97
Pavimentació	109.192,52	28,85
Clavegueram	133.057,8	35,16
TOTAL	378.424,87	

FONT: AHCTE, Obres públiques i urbanisme, A64. Projecte de Sebastià Cabot.

FIGURA 8.17: Plànol específic de l'eixample del Temple previst al projecte de Sebastià Cabot. 1879.



Font: AGA, fondo educación, top 31/8217, leg 8956-2

L'altre barri que preveia projectar el projecte de Sebastià Cabot era el del barri de Remolins (taula 5.9). El que no exposa l'arquitecte, però que l'observació del plànol del projecte ho deixa molt clar, és la dualitat que presenta aquest eixample. De fet, els pressupostos només contemplen la urbanització de la meitat de la zona que ja havia estat parcel·lada per la Direcció General de Propietats. Per tant, per ser tècnicament precisos el que hauríem de fer és parlar de l'eixample del barri de Sant Jaume, doncs es contempla com una prolongació del mateix. En canvi, el barri pròpiament de Remolins, el creixement de la Vilanova, serà el que es construirà més enllà de la plaça de l'Eixample, i no s'urbanitzarà fins als anys 20 del s. XX.

L'eixample de Remolins partia de la conversió de l'últim tram del carrer Santa Anna en el carrer de primer ordre (15m. d'amplària) del nou eixample, anomenat carrer de Remolins (Q). Aquest seria molt curt, ja que s'hi preveia 94 metres escassos fins arribar a la gran plaça del barri. Aquesta plaça, que havia de servir d'espai d'esbargiment del barri, tenia una superfície de 2.340 m² i ocupava gran part de l'antiga esplanada de Remolins i del mur de la Cortadura.

Des dels quatre angles d'aquesta plaça irrompen els carrers perpendiculars al riu, sent els més importants el carrer de l'Esplanada, l'H al plànol i el carrer de la Cortadura (I) que feia de nexa amb el barri de Sant Jaume, de la mateixa manera que el carrer G, carrer de la Indústria, ho fa amb la Vilanova de Remolins.

Pel que fa als carrers paral·lels al riu, en proposa quatre, sense comptar el carrer de Remolins. El primer és el carrer J, Cavaller de Gràcia, que és concebut com la continuació del carrer de la Vilanova homònim. I el segon és el carrer de la Ceràmica (R), els quals, s'entrecreuen amb el carrer de l'Esplanada i el de la Indústria i configuren les quatre illes de cases de la dreta de la plaça del barri. El mateix succeeix amb l'esquerra de la plaça, on aquests dos carrers s'entrecreuen amb el carrer Jerusalem (P), tancant la plaça.

Aquest barri, a diferència del Temple, no tenia problemes amb el desnivell. L'arquitecte afirmava que cap dels carrers projectats en cap cas sobrepassaven el 2,9% de pendent. A més a més, tot el barri estava resguardat de les crescudes del riu. En canvi, el que sí que plantejava dificultats era el fet de complir el reglament en allò que afecta a la superfície dedicada a patis interiors i exteriors. La venta de solars deixà darrere seu illes de cases de 1.200 m², la qual cosa no permetia a l'arquitecte reservar més enllà d'un 15% del sòl

per als patis exteriors i un 10% per als interiors, en lloc d'un 25 i un 20% respectivament com preveia el reglament.

Pel que fa als costos, els preus del metre lineal de carrer és idèntic al del Temple, i per això no cal repetir-ho. De fet, per categories, mentre la mitjana de preu el metre lineal als carrers de tercera categoria del Temple ascendia a 107,75 pts el metre lineal, el de Remolins era de 107,87. La diferència, per tant, era mínima. El que sí que canvia és la composició dels costos, que ascendeixen a un total de 121.557,85 pts; i estaven molt millor repartits entre les tres tasques (anivellament, 20,75%; clavegueram, 27,69% i pavimentació, 24,59%).

Finalment, la partida d'expropiacions afectava a les illes 26 i 27 per tal d'incrementar la superfície de la plaça del barri en 990 m² i suposava 25.740 pts, és a dir, un 21,18% de la partida pressupostària del barri. Igualment, la partida d'obres varies estava relacionada amb l'habilitació d'aquesta plaça: es pavimentà, s'hi va construir una escalinata per salvar-ne el desnivell i un petit mur que la enquadrava i la separava del trànsit rodat. Finalment s'hi instal·laren bancs per seure. Tot plegat va costar 7.033, 37 pts., un 5,88% de la urbanització del barri

TAULA 8.17: Previsió de costos de la urbanització de l'eixample de Remolins segons el projecte de Sebastià Cabot. 1879.

Carrer	Nom	Nom actual	Categoria	Longitud	Anivellament	Pavimentació i plantació d'arbres	Clavegueram	pts/m. linial	TOTAL
G	Cortadura	Jaume Tió i Noé	3r ordre	157	1.163,85	5.796,44	12.162	121,8	19.122,29
H	de l'Esplanada	Benifallet/Pujada del Castell	3r ordre	160	3.715,17	5.907,2	8.513,4	113,35	18.135,77
I	Indústria	Rasquera	3r ordre	110	2.532,31	4.061,2	4.752	103,14	11.345,51
P	Jerusalem	Hospitalet/Jerusalem	3r ordre	60	164,7	2.215,2	1.900,8	71,35	4.280,7
Q	de Remolins	Antoni Casanova	1r ordre	94	705	6.004,72	2.851,2	101,71	9.560,92
R	de la Ceràmica	Sindicat	3r ordre	40	1.127,12	1.476,8	1.267,2	96,78	3.871,12
J/S	Cavaller de Gràcia	Cavaller de Gràcia	3r ordre	80	3.067,48	2.953,6	2.217,6	102,98	8.238,68
X/LL	del Glacis	Cortadura	3r ordre	40	4.850,31	1.476,8		158,18	6.327,11
Plaça	de Remolins	de Remolins	3r ordre	157	7.902,37				7.902,37
TOTAL				741	25.228,31	29.891,96	33.664,2	119,82	88.784,47

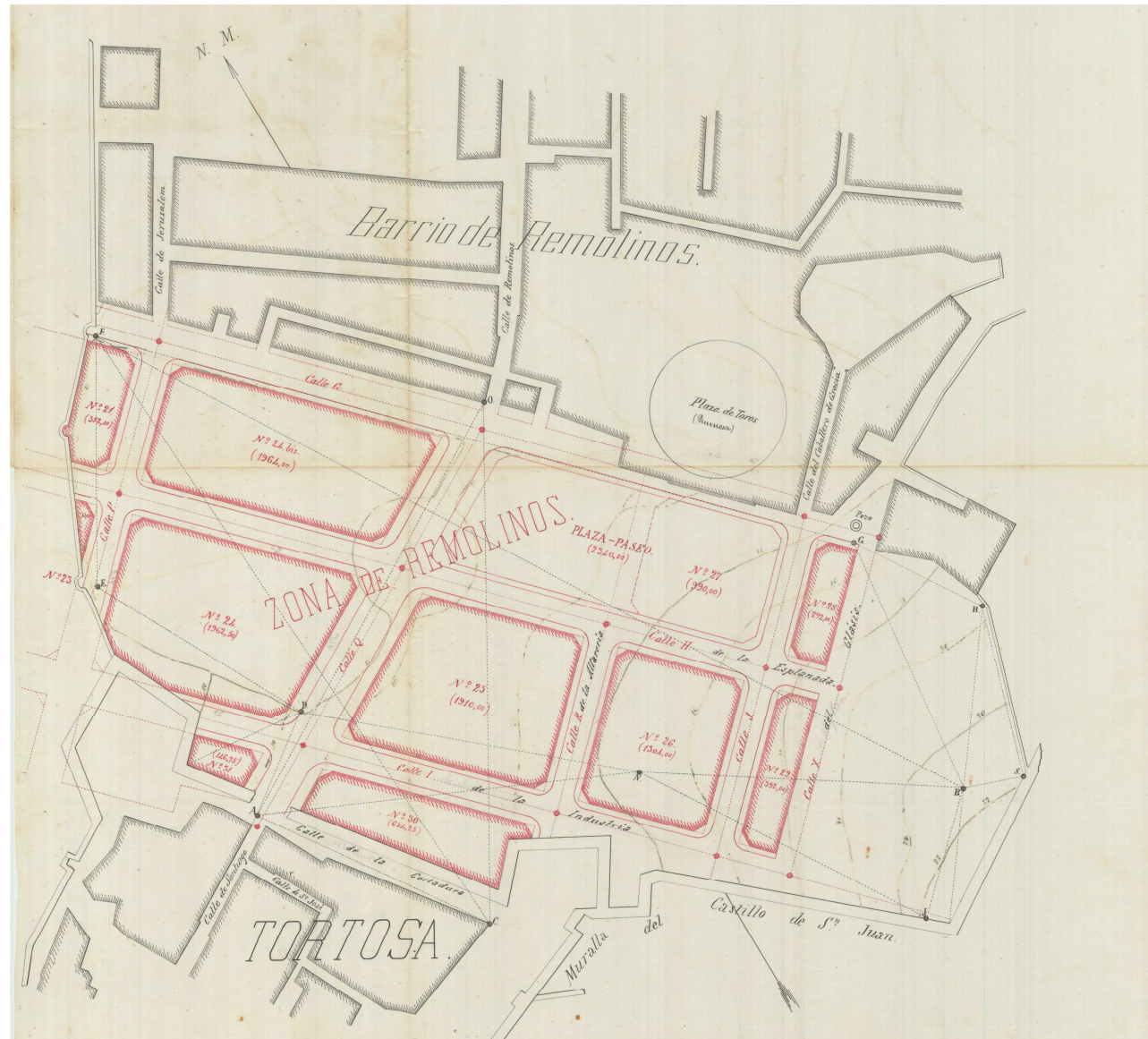
Obres Vàries	Quantitat	Preu	Total
Mur pel la plaça-passeig (metres lineals de mur)	208	4	832
Seients per la plaça (seients complets)	10	60	600
Pavimentació de la plaça (m ² de paviment)	2.340	2	4.680
Escalinata (m ³ de carreu)	10,5	87,75	921,38
TOTAL			7.033,38

Expropiacions	Quantitat	Preu	Total
Ubicació de la plaça- passeig a l'illa 27	990	26	25.740

TOTALS	Preu	%
Expropiacions	25.740	21,18
Obres vàries	7.033,37	5,79
Anivellament	25.228,31	20,75
Pavimentació	29.891,96	24,59
Clavegueram	33.664,2	27,69
TOTAL	121.557,85	

FONT: AHCTE. Fons urbanisme i obres públiques. Top. A64. Projecte de Sebastià Cabot.

FIGURA 8.18: Plànol específic de l'eixample de Remolins previst al projecte de Sebastià Cabot. 1879.



FONT: AGA, fondo educación, top 31/8217, leg 8956-2

El pla econòmic.

El projecte de Sebastià Cabot acabava amb una planificació econòmica per a l'Ajuntament per tal de poder fer front a les despeses que els dos eixamples comportaven.

A més dels diners que el pressupost de l'Ajuntament podia destinar lliurement per a finançar l'eixample, el Reglament d'Execució de la Llei del 22 de desembre del 1876 preveia dues formules bàsiques de finançament dels projectes urbanístics: per un costat hi havia la reserva de l'import de la contribució territorial i dels recàrrecs municipals ordinaris que durant un període màxim de 25 anys poguessin satisfer les propietats del propi eixample. Per altre costat, en cas de que la primera mesura resultés insuficient, es podia aplicar un recàrrec extraordinari del 4% sobre la riquesa imposable.

La contribució que es prenia com a base era l'import efectuat l'any anterior de la resolució que autoritzava a l'Ajuntament a fer ús d'aquesta via de finançament. Segons el projecte de Cabot, a Tortosa la contribució urbana del 1878 fou de 0,75 pts el m². En funció d'això, Cabot feu els estudis econòmics de cadascun dels eixamples per separat.

L'eixample del Temple disposava de 77.871,40 m² de superfície total distribuïts de la següent manera: carrers i places, 31.631 m²; edificis públics, 266 m²; edificis particulars construïts, 2086 m²; i finalment 43.888,4 m² sense construir. La majoria de superfície, per tant, encara no contribuïa a l'estat. Tanmateix, l'arquitecte preveia que tant bon punt l'eixample fos aprovat i s'iniciessin les obres, en tan sols 5 anys (8 en el pitjor dels casos), dos terços dels edificis del Temple ja estarien edificats. La base de la comptabilitat de l'estudi econòmic es va fer per tant sota la previsió de què en 21 anys l'eixample estaria totalment construït.

Cabot, adverteix igualment, el que ja s'ha exposat, de què la part de l'eixample de la vessant del turó del Sitjar exigeix més recursos de perforació i anivellament, i per tant, aquelles illes o bé seran les últimes en construir-se o ni tan sols es podran construir de moment. Per tant es mostrà prudent i reduí en 10.000 m² la superfície edificable, quedant així una superfície sobre la que calcular-ne les contribucions d'un total de 33.888,4 m².

En conseqüència, considerant una contribució neta de 0,75 pts/m²/any durant 21 anys i sobre una superfície de 33.888,4 m² ascendeix un total de 533.742,3 pts, xifra que superava en escreix el cost expressat per a l'eixample del Temple, que era, recordem, de 378.424,87 pts. Evidentment, l'arquitecte descarta haver de recórrer al recàrrec del 4% sobre la contribució.

A l'eixample de Remolins la superfície urbanitzable es distribuïa de la següent manera: carrers i la plaça-passeig, 10.374 m²; edificis públics, 1964 m² i els edificis particulars, 7.013,5 m²; en total, la superfície de l'eixample ascendia a 19.324,5 m². Degut a que els edificis que s'hi projectaven eren de construcció senzilla, Cabot no va veure necessari aplicar cap reducció en superfície imposable com ho havia fet en l'eixample del Temple i per això la superfície imposable a la taxa contributiva de 0,75 pts/m²/any era la mateixa dedicada a edificis particulars, o sigui 7.013,5 m². Durant 21 anys, les contribucions de l'eixample de Remolins proporcionarien 110.462,62 pts. clarament insuficients per cobrir un total de costos d'aquest eixample, que ascendia a 121.557,85 pts.

L'arquitecte va veure necessari aplicar el recàrrec del 4%, la qual cosa significava augmentar la quota de contribució des del 0,75% al 0,78%, i així s'aconseguia reunir 114.881,13 pts, de nou, quantitat insuficient per cobrir les 121.557,85 pts que valia l'eixample.

Cabot, finalment, decidí dedicar els diners sobrants de l'altre eixample per ajudar a cobrir les despeses del de Remolins, amb la qual cosa el cost restava cobert: el Temple deixava un superàvit de 155.317,43 pts. Si aquí li restem el dèficit de Remolins que era de 6.676,72 pts, l'Ajuntament es quedava uns ingressos nets de 148.640,71 pts.

Lògicament, era del tot innecessari aplicar el recàrrec del 4% a l'eixample de la gent humil quan era evident que tampoc seria suficient per cobrir les despeses. A més, l'arquitecte sabia que amb el superàvit del Temple es podia cobrir, de sobra, el dèficit de Remolins o fins i tot l'import total de l'eixample de Remolins.

Es pot pensar que el superàvit aconseguit fou destinat a cobrir els deutes que l'Ajuntament arrossegava durant tot el segle. Tanmateix, vist que tant l'eixample del

Temple com el de Remolins tenien una concepció unitària (per formar part del mateix projecte urbanístic i per ser legal cobrir dèficits de l'un amb superàvits de l'altre), què hagués passat si el recàrrec del 4% s'hagués aplicat al Temple enlloc de Remolins?

Si amb les contribucions del Temple s'aconseguia un superàvit de 155.317,43 pts, aplicant unes contribucions del 0,48%/m² (amb el recàrrec del 4%) durant els mateixos 21 anys, el superàvit ascendiria a 176.667,12 pts, la qual cosa suposa una diferència de 21.349,69 pts. respecte el superàvit sense recàrrec.

A Remolins, si enlloc d'aplicar-los-hi el recàrrec del 4% ho haguessin deixat en la tarifa bàsica, el barri deixaria un dèficit d'11.095,225 pts, que podria ser cobert pel superàvit del Temple, que amb el recàrrec del 4% ascendia a 176.667,12 pts. Això deixaria un balanç positiu per a l'Ajuntament de 165.571,89 pts. Amb aquesta comptabilitat més social, els qui més pagarien serien els més rics, i a sobre l'Ajuntament guanyaria uns ingressos de 16.931,18 pts més que no pas aplicant el recàrrec a Remolins tal i com va proposar Sebastià Cabot.

Evidentment, això no li devia passar per alt al nostre arquitecte, però sabia que gran part del ple municipal tenia propietats al Temple, i aquests mai admetrien haver de pagar més, ni tan sols en benefici de l'Ajuntament que ells mateixos ocupaven.

La tramitació del projecte.

El projecte d'eixample fou enviat a tràmit el 27 de setembre del 1880. Aquell projecte, segons el Reglament d'execució de la Llei havia de passar amb les indicacions pertinents per part de l'Ajuntament, al Governador de la província.⁴³³ Aquest, el sotmetria a l'aprovació de l'arquitecte provincial i a la Junta de Sanitat, la qual remetrà el projecte, acompanyat d'un expedient i el seu informe al ministeri de Foment. El ministeri de Foment el sotmetria a l'examen de la Real Acadèmia de Belles Arts de Sant Fernando, a la Junta Consultiva de Camins, Canals i Ports, l'Acadèmia de Medicina i a les demés corporacions que el Ministeri de Foment cregués convenient.

⁴³³ LOLA-TAMAYO, Marta: *Historia de la legislación urbanística* (2007). Madrid. Iustel. En quant a l'estructuració de la junta composta, veure l'article 9 de la *Ley fijando las reglas que han de observarse en las obras para el ensanche de poblaciones de 29 de junio de 1864*, p. 157.

Aquestes corporacions introduiran les modificacions que creguin convenientes i es retornarà seguint el recorregut invers fins arribar a l'Ajuntament. Quan el projecte arribes de nou a mans del consistori, aquest ja estaria en disposició de començar. Finalment es farà públic el Reial Decret que autoritzarà l'inici de les obres.

Així, un cop passava l'examen municipal (d'acord amb la valoració de l'arquitecte municipal), els projectes havien de passar per la valoració de l'arquitecte provincial, en aquest cas, el de Tarragona, en Francisco Barba Masip. El seu dictamen fou emès el 27 de setembre del 1880. Destacava el fet de que els solars ja havien estat venuts en anterioritat, i, en conseqüència, els carrers i les places ja estaven prefixats. Poc més podia afegir, ja que els condicionants legals ja havien estat indicats per la Direcció General d'Obres públiques com a requisit necessari per autoritzar el concurs de projectes. El seu dictamen favorable fou tramés pel propi arquitecte al Governador Civil de Tarragona, qui a la vegada el passà a dictamen de la Junta Provincial de Sanitat. Havent rebut el vist i plau de l'arquitecte i la Junta de sanitat, el governador civil li va donar la seva aprovació i envià el projecte a la Direcció General d'Obres Públiques per a que examinessin el projecte de Cabot.⁴³⁴ En aquest punt, la contradicció del fet de que havia estat el ministeri d'Hisenda i no pas el de Foment qui havia organitzat l'eixample de Tortosa es va debatre però es considerà un fet consumat.

A Madrid estant, la Real Academia de la Medicina indicà que el projecte era viable des del punt de vista higiènic i la Real Academia de Bellas Artes de Sant Fernando indicà la necessitat de reformar alguns detalls, indicacions que el consistori tortosí i Sebastià Cabaot acceptaren incloure al projecte. (28/9/1883). Aprofitant l'avinentesa, el consistori Tortosí tramità la primera proposta de noms de carrers per al futur eixample, per tal de que l'Acadèmia de Sant Fernando li donés el seu vist i plau.⁴³⁵

⁴³⁴ El projecte de Cabot fou examinat per la Secció Primera de la Junta Consultiva d'Obres Públiques en sessió del 15/12/1881. AHN, obras públicas, Fomento, Leg 99 (1). *Sesión extraordinaria del día 15 de diciembre de 1881*.

⁴³⁵ Els noms dels carrers eren: 1) Temple: a, Muelle del Mercado; b, Calle del Temple; c, Calle de San Ildefonso; d, Calle central; e, Calle de Aranda; f, Calle de la estación; g, Calle Despuig; H, calle de Orleans; I, Calle de Buenavista; N, Calle de la Unión; J, Calle de Campomanes; L, Calle de Berenguer; M, Calle de Genoveses; S Calle de Ronda; Q Calle de Aldana
Remolins: Q Remolinos; I de la Industria; H, de la esplanada; P Jerusalem; J Caballero de Gracia, R, De la Alfareria, A Cortadura X Del glasis.
AGA, fondo educación, 5. Inventario 4.2. Top 31/8217. Leg. 8956-2

Finalment, el 27/3/1885 la junta Consultiva indicà que es podia autoritzar a l'Ajuntament a començar les obres en base al projecte de Sebastià Cabot, observant les indicacions proposades per l'Acadèmia de Sant Fernando i el dictamen de la Secció Primera de la Junta Consultiva, segons la qual l'ajuntament tenia l'obligació de formular els projectes complets i detallats de la distribució d'aigua i gas, així com els projectes d'edificis públics, passejos i jardins que s'anirien construint al nou espai urbà.⁴³⁶ L'aprovació del projecte es publicà al Butlletí Oficial de la Província el 13/5/1885. L'extracte del Butlletí es publicà també a tots els diaris locals. Als 30 dies encara no s'havia rebut cap reclamació, i per tant, la Diputació procedí a demanar l'aprovació definitiva per part de la superioritat (9/10/1885).

Finalment, el 2 de gener del 1886 el Ministeri de Foment va emetre la Reial Ordre que autoritzava la construcció de l'eixample de Tortosa per la part del Temple i de Remolins.

Referent a les expropiacions, hi va haver problemes degut a que s'havia extraviat el plànol on s'indicava en concret quins eren els solars afectats. La localització d'aquell plànol endarrerí tot el procediment més d'un any, ja que en funció de la Llei d'Expropiació forçosa del 17 de juliol del 1836, calia publicar al Butlletí Oficial de la Província els solars afectats per a que els seus propietaris poguessin realitzar les reclamacions pertinents.

13.5. La progressiva urbanització dels eixamples

En aquest apartat es farà una aproximació al formigueig que ja s'estava produint a la ciutat mentre circulaven els tràmits administratius, es realitzava la preparació d'uns projectes que d'entrada ja estaven dats i beneïts, i es resolien els últims conflictes amb els militars. La ciutat estava impacient i hi havia moltes coses a fer. Tot plegat es realitzà sota la batuta del polític més influent de la Tortosa de l'últim quart de segle XIX, Teodor González. Aquest, que ja havia fet aparicions polítiques fugaces -i excèntriques- durant el Sexenni, des de la Revolució de Setembre que havia adquirit experiència des de l'oposició i amb el retorn dels Borbons, ocupà el lloc que el sistema

⁴³⁶ AGA, fondo educación, 5. Inventario 4.2. Top 31/8218. Leg. 8956-5 (3) *Expediente de ensanche de la ciudad de Tortosa en la parte del Temple y arrabal de Remolinos*. 1878-1888. Bona part dels intercanvis de comunicacions i els passos seguits fins concloure amb l'autorització. Estan descrits com a antecedents a les actes de les sessions de la Secció Primera de la Junta Consultiva d'Obres Públiques del Ministeri de Foment. AHN, obras Públicas, Fomento, leg 99 (1). *Sesión extraordinaria* dels dies 17 i 24/3/1885.

de la Restauració tenia reservat a cada ciutat per als candidats de cadascun dels dos grans partits que es tornaven en el poder.

González, cap de llista del partit Liberal Conservador per Tortosa, tenia el suport directe de Cánovas del Castillo i això es notarà amb la seguretat amb que prendrà les decisions. A més a més, si el seu domini directe del consistori es concentra entre el 1877 fins el 1886, la resta del temps disposarà d'una amplíssima influència que valdrà als seus seguidors l'epítet de *Gonzalistas*, i donaran continuïtat al seu programa d'actuacions. Per tal de descriure-ho tot plegat, ara és convenient utilitzar un cert ordre cronològic i per això cal retrocedir en el temps un cop més.

13.5.1. De les restes dels projectes anteriors a l'aparició del banc de Tortosa.

A la ciutat tot semblava indicar que, acabada l'última carlinada, es podria reemprendre el projecte de l'arquitecte Vicent Peris.

L'arquitecte municipal Jaume Ortega, al maig del 1877 realitzà un ampli projecte on establia les prioritats d'actuació dins del propi eixample del Temple⁴³⁷. Allí realitzava un molt bon anàlisi de futur barri, defensant el sistema ortogonal contra els partidaris del radial i posà èmfasi en la importància de l'avinguda del Temple com a futur eix vertebrador de la ciutat.

A més, establia la necessitat de construir una nova estació de ferrocarril per a passatgers a la part dreta de les vies, i la remodelació de l'estació de mercaderies a la part esquerra. Ortega veia com la construcció de l'eixample aniria acompanyat per l'aparició de noves indústries agroalimentàries que, per falta d'espai, encara no s'havien pogut instal·lar a la ciutat. Aquestes, lògicament, buscarien la seva localització a l'avinguda del Temple, que esdevindria l'artèria comercial i industrial de la ciutat. L'estació de passatgers deixaria de ser una humil construcció de fusta per esdevenir una estació més digna, tal i com ja s'havia demanat durant el Sexenni, i com ho havia reconegut la llei de ferrocarrils que havia autoritzat una estació de primera classe a Tortosa, principal parada a la segona secció de la línia AVT (Almansa València i Tarragona).

⁴³⁷ AHCTE. Fons urbanisme i obres públiques. Top. A64. El projecte de Jaume Ortega.

Ambedós costats de la via haurien d'anar comunicats, segons el projecte de Cabot, per un camí que voregés el terraplè de la via del tren i donés sortida a la important fàbrica dels senyors Pons i Baulenes situada just al davant de la corba de la via del tren. Aquest carrer, avui ronda de Reus, fou concebut amb una amplitud de 15 m. i la seva continuació per l'altre costat de la via, anomenada ronda Docks amb 20 m. Com el seu nom indica, allí s'hi instal·larien magatzems per a mercaderies vingudes o en espera de ser exportades pel ferrocarril. Ortega, tanmateix, volia imprimir a la ronda de Reus una funció recreativa, i va preveure convertir-lo amb un passeig perifèric de la ciutat que en comunicava les dues portes.

El problema d'aquest projecte era el seu cost. Sense tenir en compte el que costaria construir l'estació, el pressupost de la qual Ortega no contempla, la realització dels camins de ronda costaria un total de 34.695,24 pts. Aquest important xifra ve determinada pel moviment de terres que comportarien les obres (8.578,81 pts), les obres de fàbrica amb el clavegueram, les canalitzacions de reg dels arbres i la pavimentació per 20.159 pts. i finalment el capítol d'expropiacions que afectava a tres propietats: 939 m² de l'hort del senyor Baulenes per un total de 2.817 pts; 452,25 m² d'hort dels hereus de Tomàs Saragossa per 1.243,18 pts i 292,5 m² de l'hort de Francisco Domingo i Sol per 713,25 pts. A més, calia pagar algunes instal·lacions de la fàbrica dels Pons i Baulenas que tenia instal·lada en aquell hort, com les sitges, la xemeneia, el cobert i la tanca per un preu de 1.185 pts.

Aquesta iniciativa no anà més enllà del projecte, donat que, com s'ha explicat, es va haver de reiniciar tot el procés d'eixample. No obstant, aquest projecte fou integrat en la seva pràctica totalitat a l'estudi de Cabot i es va portar a la pràctica amb petites variacions de manera simultània a la resta de l'eixample.

A banda dels projectes més o menys realitzables que es trobaven a l'agenda de la ciutat, el cert és que a partir del 1880, l'eixample, a través d'iniciatives privades, ja començava a fer moviment. El diari *La Verdad*, portaveu de l'aristocràcia de la ciutat enumera les inversions que s'havien realitzat des del final de la guerra: la fàbrica per a l'extracció d'oli de la sansa mitjançant sulfur de carboni dels senyor Chauvet i Cia, coneguda com la fàbrica dels francesos, i situada raval de Sant Vicent, a la riba dreta de l'Ebre, la

fàbrica de farines i arrossos del senyor Pons i Baulenes,⁴³⁸ a l'eixample del Temple i la casa del mateix Baulenes que ja es començava a construir al mateix eixample del Temple, operació de la que ja s'ha fet referència quan s'ha abordat l'afer de les subhastes dels solars.

Tanmateix, serà a partir del 1882 quan ja comencen les obres a gran escala. Hi ha dos factors que expliquen la represa de l'activitat quan encara no s'havia rebut la Reial Ordre que autoritzava les obres: per un costat hi ha les notícies que arribaren a la ciutat del vist i plau del projecte per part del Ministeri de Foment i l'Acadèmia de Sant Fernando, i en segon lloc, les iniciatives especulatives iniciades arran de la fundació del Banc de Tortosa el 1881.⁴³⁹

El banc de Tortosa sorgí en plena efervescència especulativa centrada en el sector financer i bancari, conegut al cas català com la Febre de l'Or. Fou justament en el Principat on aquesta onada inversora tingué més força i impacte. Segons Tedde, Catalunya fou l'espai on es fundaren 13 dels 17 bancs que aparegueren a tota Espanya l'any 1881, i el tortosí fou un d'ells.⁴⁴⁰

Els dos grans impulsors del banc de Tortosa foren Manuel Porcar i Tió, industrial dels sector oleícola i Josep Pons, el manresà de qui s'ha parlat. L'entitat financera fou fundada el 29 de setembre del 1881 amb un capital subscrit de 5.000.000 pts. fraccionat entre 10.000 accions de 500 pts. cadascuna, repartides entre un total de 80 socis accionistes.

⁴³⁸ Josep Pons i Enrich fou un dels industrials més influents de la ciutat. Era d'una família d'industrials cintaires que passaren a cotoners. Havia participat en política a la seva Manresa natal, arribant a Alcalde al 1854 i a procurador a corts per la província de Barcelona, amb el partit conservador durant la dècada dels 60 i 70 del s. XIX. Fou un dels promotors de la colònia Pons de Puig Reig (1876). També participà en la formació de la Caixa d'Estalvis de Manresa i des d'ella va promoure el ferrocarril de Manresa a Berga iniciat el 1881.

⁴³⁹ Sobre la fundació d'aquesta activitat financera, únicament hi ha la publicació d'LLORENTE, Emili: "La fundació del Banc de Tortosa (1881)" a *Recerca*, 9 (2005), Tortosa, AHCTE. p. 255-294, encara que aquest segueix sent un dels grans temes pendents de la historiografia local.

⁴⁴⁰ TEDDE, Pedro: "La banca privada española durante la Restauración" a TORTELLA, Gabriel (dir.): *La banca española en la Restauración*. Tom 1. *Política y finanzas* (1974). Madrid. Servicio de estudios del Banco de España. P. 272-278. Aquest autor, justament utilitzà el cas del banc de Tortosa per exemplificar la voracitat especulativa que s'amagava al darrere de la fundació d'aquestes petites entitats financeres, tot reproduint una columna d'opinió de l'*Almanaque del Diario de Barcelona*: quan s'anuncià la seva fundació, l'any 1881, al parquet barceloní hi va haver una demanda de 418.930 accions i, des de Tortosa estant, 1.315.250 accions més. Això és una demanda total de 1.734.180 accions per a una oferta real de 5.000 títols. Al darrera d'aquesta irracional demanda hi havia la creença d'una elevadíssima rentabilitat que alimentà una alça de les cotitzacions dels títols d'aquestes entitats. A partir del 1882, la bombolla esclatària. Aquest mateix autor presenta dades de les cotitzacions d'algunes entitats financeres. El cas Tortosí, la cotització dels actius passà de 12 a 6 entre 1885 i 1888 (p. 281).

A banda del conflictiu primer any de l'entitat, passat el primer gran temporal de l'esclat de la bombolla especulativa,⁴⁴¹ el banc de Tortosa girà la mirada cal al que havia hagut de ser el seu fi estatutari: invertir en els valors locals i promoure la modernització i els interessos de l'economia de la regió.

L'eixample fou un dels seus objectius prioritaris, encara que amb una intencionalitat especulativa clara. Joan Abril a les seves memòries ja explicava que el banc de Tortosa al 1882 ja li encarregà l'estudi d'un pla d'urbanització de l'eixample del Temple més enllà de la via i que fou aprovat el 19 de setembre del 1885.⁴⁴² Igualment, fou el Banc de Tortosa un dels agents implicats amb els conflictes amb el cos d'enginyers de l'exèrcit arran de la declaració de Tortosa com a plaça forta. Felip Ascot, en representació del Banc, demanà formalment que se'ls permetés edificar al front del Temple, o bé que es suprimís la zona polèmica d'aquell espai cridat a ser urbanitzat. L'objectiu específic era erigir els docks, però la valoració dels militars indicava que la seva petició anava més enllà i es dirigia a urbanitzar l'espai més enllà del perímetre

⁴⁴¹ Presentem tot seguit una síntesi de notícies extretes de diferents informacions publicades al diari *La Verdad*, capçalera més crítica amb la direcció del banc. Els directors del banc el capital de la societat d'1.250.000 pts per fer Inversions arriscades al mercat borsari de Barcelona. El banc de Tortosa comprà accions de les societats de crèdit de Lleida, València, Madrid, Tarragona i Barcelona, a més a més de ser accionista del ferrocarril entre Valls i Vilanova (unes 570 accions, sense precisar el seu valor). Però l'operació que feu entrar al banc en crisi fou un préstec de 100.000 duros garantitzat amb accions del banc de Vilanova al 66%. El fracàs de les operacions especulatives provocà una caiguda de la cotització del banc de Tortosa de 33 a 17, la qual cosa significà que es varen perdre 1/3 apart del seu valor. Les pèrdues obligaren a Joaquim Pinyol i Josep Pons a afegir diners al banc. Aquí acabava, la primera etapa més esbojarrada del banc, quan entrà en crisi de la mateixa manera que la resta d'entitats financeres creades al bell mig de la Febre d'Or que intentaren invertir en totes aquelles empreses de cotitzacions a l'alça. Aquest sistema col·lapsà a nivell català a finals del 1882, moment en el que el Banc de Tortosa començà a redirigir els seus plantejaments. SUDRIÀ, Carles: "Desarrollo industrial y subdesarrollo bancario en Cataluña, 1844-1950" a HERNÁNDEZ, Juan; GARCÍA, José Luís (comp.): *Lecturas de Historia empresarial* (1994). Madrid. Civitas. p. 224-228.

El banc inicià accions per millorar la seva imatge, com ara el fet d'anunciar que construiria docks, que intentaria aconseguir la concessió de les obres del Mercat Municipal (que prèviament l'Ajuntament l'oferí a Manel Girona al 1879 però aquest el rebutjà per no haver suficients garanties.) La consecució de les obres del mercat provocarien, a més d'una prima de 100.000 duros, una millora de la imatge de l'entitat al mercat i així aconseguirien revaloritzar la cotització de les seves accions, conegudes com *les tortoses*. Per aquest motiu el Banc organitzà un grup de pressió dirigit pel senyor Oliveres "La lliga de la moralitat" i que pretenia evitar tota influència de qualsevol societat anònima sobre l'ajuntament. També anunciaren futures actuacions que, segons els resultats que obtinguessin les proves que realitzaria el *crèdit marítim*, el banc invertiria en vapors fluvials, mines, pantans i regs i en importació del blat estranger. L'única cosa que es va construir el primer any fou el Teatre Principal, al lloc on hauria d'haver anat un magatzem. La Societat es resistia a publicar els balanços i Pons i Enrich sortirà en defensa de l'entitat davant les acusacions del setmanari *La Verdad*, publicació gonzalista. Per contrarestar la mala imatge, el banc finançà el diari *El Correo de Tortosa*, que sota el paraigua de la defensa del catolicisme, es dedicava a ser l'òrgan portaveu de la direcció del Banc.

⁴⁴² ABRIL GUANYABENS, Joan: Un capítol de la meua actuació a Tortosa (1928). Sant Feliu de Guíxols. Impremta Octavi Viader. p. 17.

urbanitzable d'acord amb la redistribució de les zones polèmiques que s'havien traçat després de la Revolució de Setembre.⁴⁴³

L'impuls de la urbanització ulterior a la línia traçada per la via fèrria, però, no es produiria fins 1887, tant pel que fa a la instal·lació dels docks, com la projecció de l'eix viari principal del Temple.⁴⁴⁴ Entre els expedients d'obra que hem pogut localitzar, alguns dels propietaris que demanen permís per construir als solars de la primera línia d'aquest carrer reconeixen haver-los comprat o ser propietat encara del banc de Tortosa.⁴⁴⁵ Igualment, algunes crítiques realitzades a la direcció del banc acusaren a Cristóbal Nicolau d'haver comès irregularitats en la gestió dels terrenys a l'eixample del Temple. Tots aquests indicis indiquen que el procés d'adquisició de solars, tingué lloc abans de l'autorització de l'eixample per part de Governació.

Per fer una aproximació quantitativa, no disposem d'altra font que les memòries de la Junta General d'Accionistes d'aquesta entitat. Durant el 1885, i a falta de l'aprovació de l'eixample, el Banc ja havia pogut vendre un total de 3.585 m² distribuïts entre varis solars entre els terrenys que havia adquirit al costat de l'estació del ferrocarril, i sobre els quals ja s'estaven construint edificis. Del mateix exercici, el Banc declarà un actiu en concepte d'immobles valorat en 100.858,16 pessetes. Al següent exercici, la junta directiva declara que, fins aleshores, ja s'havien venut 4.940 m² (una superfície equivalent a la d'un camp de futbol reglamentari) en solars edificables, és a dir, declarava 1.355 m² més que l'any anterior. A més a més, al del 1886 el consell d'administració declarà un benefici nèt de 82.591,67 pts procedent de la diferència entre el preu d'inventari dels solars i el preu de venda, això és un benefici nèt de 16,72 pts/m². A banda d'això, el Banc encara comptabilitzava al seu balanç un valor en concepte d'immobles de 79.912, 62 pts (no especifica quin tipus d'immobles), un deute

⁴⁴³ Un cop la petició d'Ascot arribà al govern, per RO del 9/12/1882, s'ordenà a la comandància d'enginyers de l'exèrcit que informés sobre l'estat de la qüestió de les zones polèmiques a Tortosa per poder deliverar sobre aquella petició. La rotunda negativa de la comandància de l'Exèrcit precipità, no només la consideració de Tortosa com a plaça de guerra, sinó també el fet de considera-la dipòsit. ACA, diversos, Comandancia de Ingenieros, 561, 2355.

ACA, diversos, comandància de Ingenieros, 561, 2355. *Informe de la Dirección General de Ingenieros del Ejército sobre edificaciones en la primera zona del Fuerte del Temple ya derruido de la plaza de Tortosa.*

⁴⁴⁴ Per precisar quins terrenys urbanitzaren, únicament s'ha localitzat el projecte de rasants dels carrers format pel director de camins Ramon Cao Panella. Es tractava de la carretera del Temple, la Ronda Docks i el carrer de Bellet. AHCTE, fons municipal, A972, 1887, núm 86.

⁴⁴⁵ AHCTE, fons municipal de Tortosa, top A970-A973.

en matèria de venda de solars que ascendia a 40.611, 13 pts i una illa sencera de l'eixample del Temple valorada en 24.728,61 pts.⁴⁴⁶

13.5.2. La construcció de l'eixample. Les iniciatives individuals i l'actuació unificada arran de la Reial Ordre del 1886.

En aquest últim apartat veurem com les obres cobren impuls. La ciutat sabia que el projecte seria aprovat, hi havia capital per invertir i mà d'obra que ocupar amb treball i, de retruc, crear una base sòlida de clientelisme polític. La Restauració a Tortosa ciutat, en gran part, va consistir en no mossegar la mà que l'alimentava i això va ajudar a la consolidació del *gonzalisme* com a sinònim de promoció d'obra, de creixement i de treball.

Com s'ha pogut comprovar, des del projecte de Cabanné, abans de la Tercera Guerra Carlina, que no es parlava de l'eixample del Cap de Pont. D'aquella zona, teníem la Reial Ordre que autoritzava l'enderroc d'aquell fortí com a zona polèmica, però l'autorització d'eixample només feia referència al Temple i a Remolins. Ningú es va queixar i ni tan sols hi havia cap mostra de desengany. Semblava estrany, però aquest silenci amagava una nova actuació per part de l'Ajuntament basada en els fets consumats. Si al projecte de Cabot ja s'insinuava que l'eixample de Remolins no era tal, sinó que era una mera millora urbanística, per què no tractar com a "millora urbanística" l'eixample del Cap de Pont?

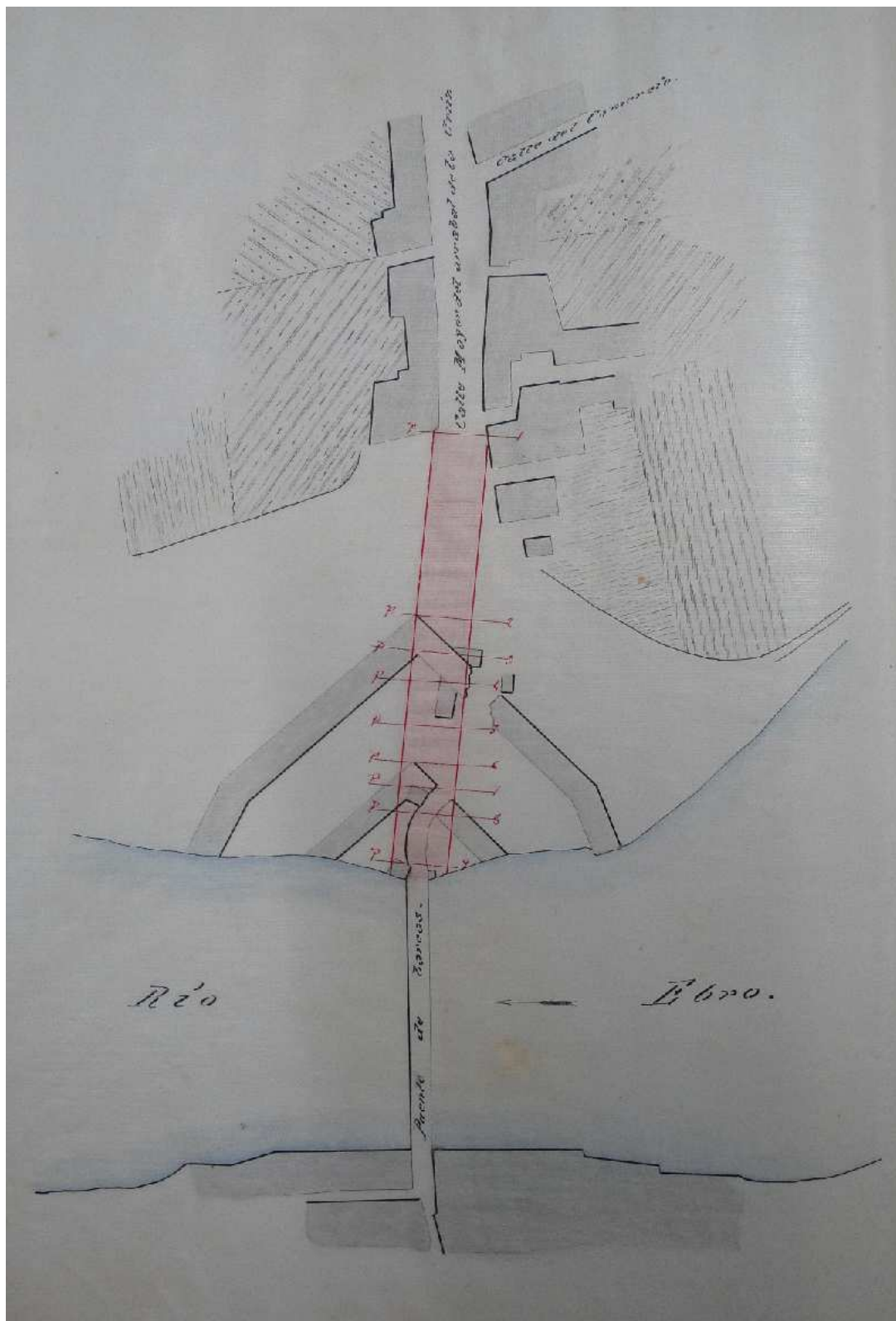
Una de les primeres actuacions que feu Joan Abril com a arquitecte municipal tant bon punt arribà al març del 1882 (encara que no ho reconeixerà a les seves memòries) fou la projecció d'una carrer de 20 m. d'amplada que comunicés el pont de barques amb el carrer major de la raval de la Creu⁴⁴⁷ (figura 5.12). Aquella actuació que fou tractada administrativament com si fos un alineament de carrer, era en si mateixa, la primera fase de l'eixample del Cap de Pont, i recollia sota el mateix projecte l'enderroc del baluard i del *fielato* dels consums, l'anivellament i terraplenat dels fossats i la

⁴⁴⁶ Dades extretes de la *Memoria leida en la Junta General de Accionistas del Banco de Tortosa*. Tortosa. Imprenta y librería de Biarnès y Prades. Concretament, les memòries del 15/2/1886, corresponents a l'exercici del 1885 i les del 17/2/1887, referents a l'exercici del 1886.

⁴⁴⁷ AHCTE. Fons urbanisme i obres públiques. Top. A3856.

pavimentació d'un carrer que per les dimensions seguia el model dels carrers de primer ordre de l'eixample del Temple i Remolins. Per a la realització d'aquest projecte, Abril estimà un pressupost de 3.436,129 pts. i presentà les condicions a subhasta pública. El punt negatiu d'aquesta via d'urbanització fou que en el procés es varen obviar obres de primera magnitud, com ara els desguassos i la xarxa de clavegueram que sí que es contemplava en els plans dels projectes d'eixample reconeguts administrativament. Aquestes millores necessàries es van haver d'anar implementant progressivament i a base de demandes i peticions dels veïns i propietaris dels solars de la zona. Tanmateix, les obres ja s'acabaran unint amb les de la resta de la ciutat, quan el projecte d'eixample de la ciutat fos aprovat.

FIGURA 8.19: Plànol de la projecció del carrer que havia de comunicar el pont amb el carrer major de la raval de la Creu. Joan Abril. 1882.



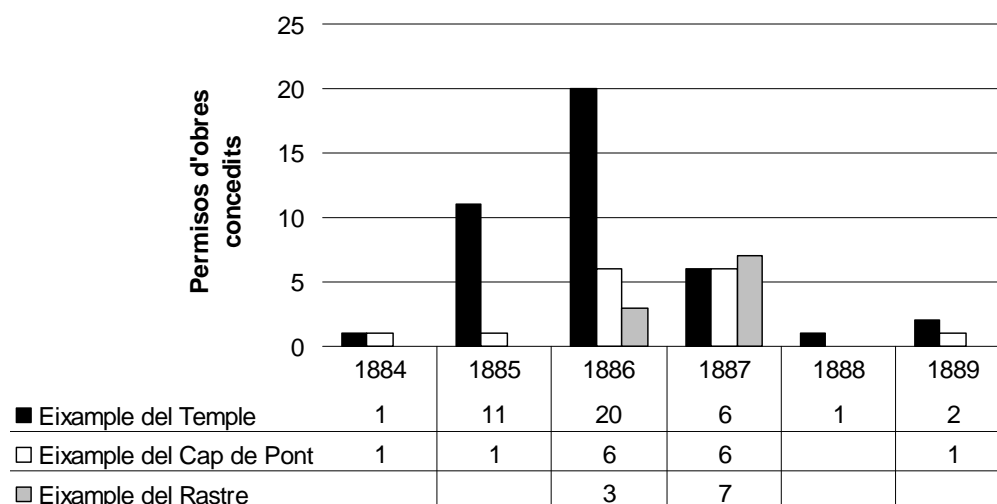
FONT: AHCTE. Fons urbanisme i obres públiques. Top. A3856.

Pel que fa a la construcció privada de l'eixample, és a dir, quan, a banda de l'obra d'urbanització, eren els particulars els qui començaven a erigir cases als respectius solars, ens hem basat en dos tipus de fonts:

En primer lloc hi ha el fons de permisos de construcció que l'ajuntament havia d'entregar als particulars per tal d'autoritzar-los a construir o realitzar qualsevol obra, nova o no, a l'interior de la ciutat.⁴⁴⁸ Aquesta documentació consistia en una carta formal dirigida al consistori on descrivia el tipus d'obra que es volia realitzar, els plànols d'alçat i perfil, en cas de ser un edifici de nova construcció, i la valoració del mestre d'obres o arquitecte municipal, qui, a la pràctica acabava per determinar si s'entregava el permís al particular, o no.

A partir d'aquest fons hem pogut realitzar la gràfica següent, centrant-nos en el moment en el que les construccions als eixamples comencen a ser significatives.

GRÀFIC 8.6: Permisos d'obra concedits a Tortosa per construir edificis als eixamples de la ciutat. 1884-1889.



FONT: AHCTE, fons municipal de Tortosa, top A970-A973. Elaboració pròpia.

⁴⁴⁸ Com a estudi de referència per analitzar l'activitat constructora, si més no en allò referent a les fonts, s'ha seguit el treball de TAFUNELL, Xavier: "La construcción residencial barcelonesa y la economía internacional" a *Revista Historia Económica*, vol 7, 2. 1989.

Per interpretar aquesta gràfica correctament, cal tenir en compte les següents consideracions. En primer lloc, la delimitació cronològica. S'han escollit aquests anys perquè reflecteixen el moment d'auge i estancament de la construcció. Evidentment, les dades mostren clarament el moment de l'autorització de l'eixample, al 1886. Cal tenir en compte que es tracten de permisos d'obres per edificar solars fins aleshores buits. Això indica que no es comptabilitzen ni les reformes ni ampliacions, d'aquí el ràpid creixement i desinflat de les xifres. Igualment, cal tenir en compte una de les febleses de la font, la precisió de la informació. Així, mentre hi ha sol·licituds que detallen el número d'illa i el solar o solars on l'obra s'executava, d'altres en prou feines fa referència al carrer on aquests edificis es situarien, malgrat que indiquen a quin eixample es tracta. Aquest és el principal motiu pel que em quantificat permisos concedits i no pas solars edificats, tot i que hem pogut identificar casos on una sola sol·licitud, era suficient per edificar fins a 6 solars conjuntament. En casos com aquest, la sol·licitud anava acompanyada per un contracte on s'especificava les característiques de salubritat, requisits de distribució interior i criteris estètics que havien establert la *Acadèmia de San Fernando* durant la tramitació del projecte d'eixample.

Cal indicar tanmateix un altre element a tenir en compte. Malgrat, que les dades es desinflen ràpidament, això no és un reflex fidedigne de la realitat: hem denotat que el major volum de permisos de construcció es donava, en efecte, els anys 1885 i 1886, però els anys següents l'activitat de construcció no és menys significativa. Però a diferència dels anys anteriors, no es tracta de construccions de vell-nou, sinó són ampliacions i extensió de pisos. És a dir, que durant la recent aprovació de l'eixample, els propietaris es van esmerar en realitzar construccions per tal de desincentivar possibles modificacions de traçat i de projecte –ja que d'existir construcció, s'hauria d'indemnitzar degudament-, però per altra, rebutjaren d'entrada realitzar tota l'obra per por de que els militars aconseguissin de nou paralitzar les obres arran d'un més que provable declaració de Tortosa com a plaça forta. A mesura que el perill es va anar esvaint, les promocions d'edificis de diversos pisos es van anar demanant, encara que aquestes dades jo no estan recollides a la gràfica.

Finalment, cal fer esment a la a la distribució de les obres. Les dades mostren clarament una hegemonia de la construcció a l'eixample del temple, i fins i tot n'apareixien exemples de promocions de pisos a l'espai del Rastre, el primer eixample de la ciutat.

Òbviament fa falta el de Remolins. Degut a la falta de detall de localització de les edificacions, no podem saber amb seguretat si es tractava de construccions a l'espai de l'eixample o bé cases refetes al barri de Sant Jaume o l'antic call de Remolins. Tanmateix, el relativament baix número de peticions d'edificació en aquests espais ens ha fet determinar per no identificar-los doncs en cap cas esdibuixaria el panorama constructiu de la ciutat que mostra la gràfica presentada, especialment vist l'estat d'avenç de la construcció a principis del s. XX, com reflexa el mapa de Joan Abril del 1915.

El cas del cap de Pont, però, és digne de consideració. La urbanització d'aquest espai mostra una vitabilitat impròpia d'un espai perifèric, on hi ha agrupacions de propietaris que actuen i es dirigeixen coordinadament a l'ajuntament, i es presenta una casuística més variada pel que fa al tipus de construccions.⁴⁴⁹ Al cap de pont s'han identificat casos d'urbanització industrial, com la proposta de tramvia privat entre diversos solars propis de l'empresa *Alfareria moderna*, s'han identificat urbanitzacions en base a magatzems de mercaderies, simples tancats de solars, amb més o menys complexitat de construcció, i, lògicament cases d'una, dues i fins a tres plantes.⁴⁵⁰ La relació cronològica i constructora del Cap de Pont seguí, tanmateix, criteris similars als del Temple.

La segona font d'informació que hem localitzat per valorar l'avenç de l'activitat constructiva privada és les referències hemerogràfiques o bibliogràfiques. A la segona meitat del 1882, ja apareixen les notícies de la l'avançat estat de construcció d'un teatre de 1.500 places a l'eixample, anomenat Coliseu o Teatre Principal, i que s'inaugurà al novembre del 1882. Aquest teatre, propietat de Cristóbal Nicolau, un dels grans accionistes del Banc de Tortosa. Aquest personatge mantindrà una forta pugna amb la

⁴⁴⁹ Un exemple de la coordinació dels propietaris dels solars de l'eixample del Cap de Pont el trobem a la instància conjunta que elevaren a l'ajuntament en demanda d'obres per facilitar el desguàs de les aigües pluvials que es dipositaven sobre el lloc on s'havia alçat el cap de pont i que amenaçava en inundacions tots els magatzems allí ubicats. Aquesta petició d'obres de desguàs la signen un total de 28 propietaris. AHCTE, fons municipal, A972, 1887, núm 68.

⁴⁵⁰ Aquesta empresa apareix ressenyada com una de les poques indústries que ha introduït la força a vapor a la ciutat al Diccionario de Riera y Sans. RIERA, Pablo (dir): *Diccionario geográfico, estadístico, histórico, biográfico, Postal, municipal, militar, marítimo y eclesiástico de España y sus posesiones de ultramar*. Tomo X. (1886). Barcelona. Imprenta y librería religiosa y científica del heredero de D. Pablo Riera. p. 598.

facció *gonzalista* de l'Ajuntament per una sèrie de solars que teòricament no s'havien encara pagat.

De fet, la premsa diària, especialment *La Verdad* com a portaveu dels “gonzalistes” i el *Diario de Tortosa*, dels Reformistes i pròxims al bàndol d'Albert Bosch anomenat dels “bosquistes”, està plena d'acusacions creuades i fortes irregularitats. Per exemple, Teodor González serà acusat d'usar la brigada municipal per anivellar els seus solars⁴⁵¹; i a la inversa, el regidor municipal Francisco Domingo Subirats, liberal, serà criticat per haver rebut solars gratuïtament per gestions del general Prim i de voler ocupar el càrrec d'arquitecte municipal, quan no estava qualificat per realitzar tal funció.⁴⁵²

Aquestes polèmiques especialment la forta oposició entre Teodor González i Albert Bosch⁴⁵³ acabaran fins i tot amb la destitució de Teodor González al 1881⁴⁵⁴ imputat per irregularitats administratives, com ara la venda irregular de solars o el cobrament de matrícules de consums addicionals. No obstant, fou succeït per la seva ma dreta, Trinidad Garcia Bermejo, alcalde que obrí la porta al nou arquitecte municipal, el mataroní Joan Abril Guanyabens.

El punt culminant de la guerra oberta entre González i Bosch es produí quan Bosch, ocupant la cartera de Foment des del març de 1895, reobrí el cas de corrupció que imputava a González per estafar 26.000 pts. d'impostos municipals, l'impost dels consums i frau en la gestió d'obres públiques. González va estar a la presó l'estiu d'aquell any.

Entremig d'aquest clima de tensió política, el projecte d'eixample recorria els despatxos de Madrid, i Tortosa el posava en pràctica amb discreció. Al març del 1883, s'inicià la construcció d'una fàbrica de xocolata a l'eixample del Temple, propietat d'Antoni Mateu. A l'octubre, els propietaris afectats per les expropiacions que comportaven, l'ampliació de l'estació de passatgers, arribaren a un acord amb l'Ajuntament i es pogueren iniciar les obres. A l'11 de setembre de 1884, l'Ajuntament aprovà els noms dels carrers del Temple i de Remolins (només la part que urbanitzava el projecte) enmig

⁴⁵¹ La Verdad, 30-10-1883.

⁴⁵² La Verdad, 13-12-1883.

⁴⁵³ SÁNCHEZ CERVELLÓ, Josep; MARGALEF FANECA, M^a Cinta: *Els límits de la llibertat de premsa a les Terres de l'Ebre durant la Restauració* (2003). Tortosa. Cooperativa Gràfica Dertosense, p. 30-31

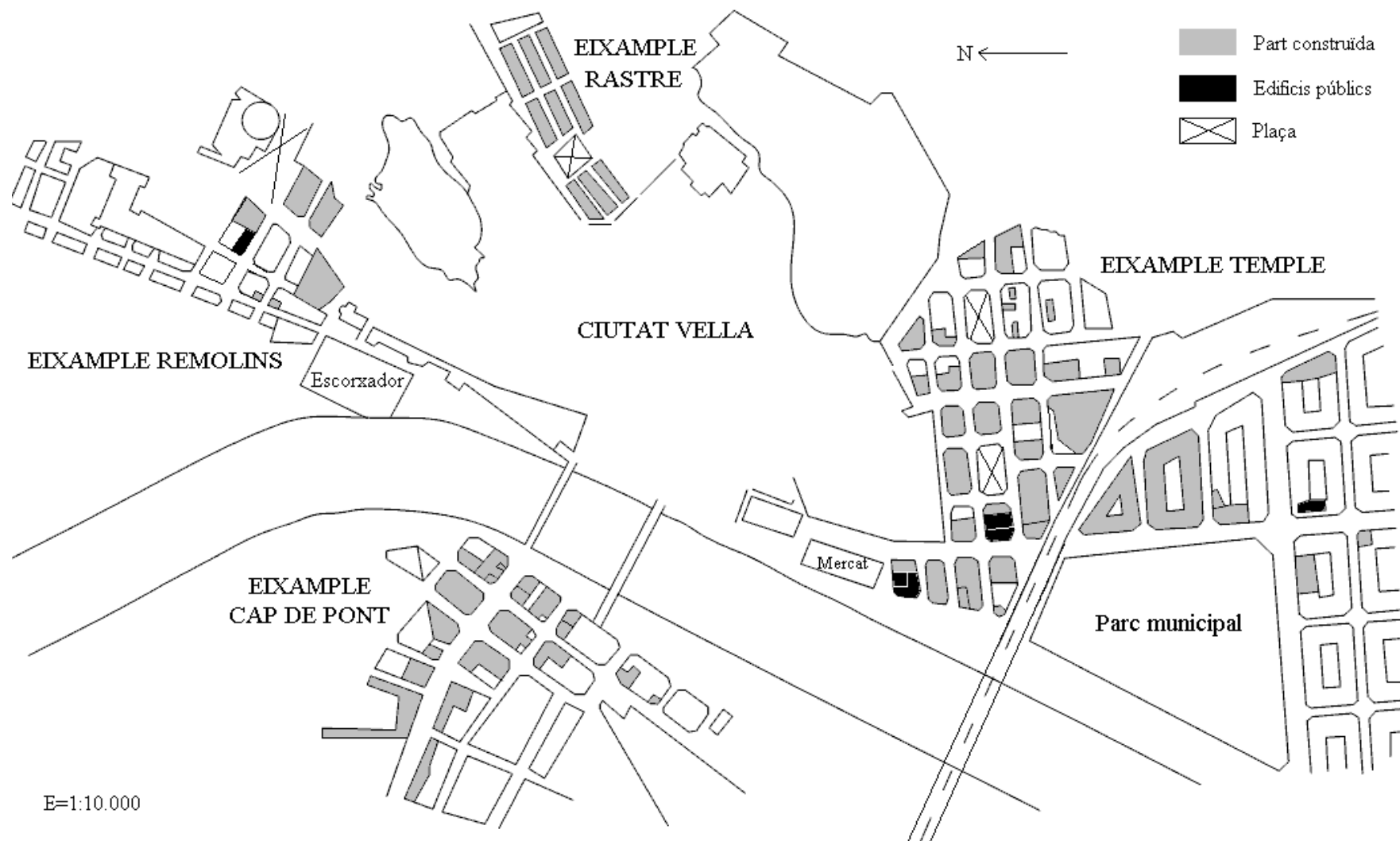
⁴⁵⁴ BAYERRI RAGA, Josep: *Teodoro González i la Tortosa de la Restauració a través de la premsa* (1996). Tortosa. Cooperativa Gràfica Dertosense. p.110

de l'escàndol de corrupció que imputava a Teodor González i del qual ja se n'ha fet referència. També, el 25 de setembre li seran adjudicades al banc de Tortosa les obres per construir el mercat, però s'encomanà a Abril la modificació del projecte inicial.

Durant el 1885 es comencen a anivellar de forma generalitzada els carrers de l'eixample del Temple, sent l'actuació més destacada la unió del carrer de l'estació amb el camí de l'estació; això suposava la pavimentació contínua entre l'estació i la ciutat. També es va obrir una fàbrica important, que si bé no és gran en dimensions, sí que ho era respecte a la maquinària; al magatzem situat al Temple de la vídua d'Ignasi Rico s'instal·là un motor a gas per a la construcció de fideus. Fou una inversió de l'industrial barceloní Pi i Bruix i la seva producció estava destinada a l'exportació nacional i internacional.⁴⁵⁵ Al setembre d'aquest any, ja es començaven a pavimentar els carrers perpendiculars a les dues principals vies, entre elles el carrer Despuig i també ja es col·locaren les voreres de la Plaça Alfons XII pel desembre.

⁴⁵⁵ La Verdad, 30-5-1885.

FIGURA 8.20: Estat de la construcció dels eixamples al 1915, segons el plànol de Joan Abril per a la Geografia General de Catalunya.



FONT: ACoAC, 54B-6. Elaboració pròpia.

Finalment, l'any 1886 s'obre amb la gran notícia de la Reial Ordre que autoritzava l'eixample del Temple, i amb ella, la certesa de poder-se adjudicar les contribucions territorials.

Durant aquest any, les obres avançaran al mateix ritme, però incrementant-se el volum d'obra a mesura que els carrers arribaven a cadascun dels solars que es pretenien construir (figura 5.14). També es comencen a instal·lar els primers serveis. Pel març ja es preveia construir una posada a l'eixample i pel maig, un estanc al carrer del Temple. *La Verdad*⁴⁵⁶ reflexionà sobre el nou impuls que era apreciable tant a la zona del Temple, com al raval de Ferreries, on les obres del cap de Pont, l'havien comunicat amb la ciutat i el marge dret del riu esdevingué, ara ja sí, una prolongació de Tortosa, i no uns barris perifèrics. Segons un altre informe publicat pel diari "gonzalista", a la ciutat no es trobaven ni paletes ni picapedrers lliures⁴⁵⁷. Si es té en compte que el consistori, des del novembre anterior estava en mans del liberal Francesc Pedrola, aquesta afirmació inusualment franca per part d'aquest diari ens mostra que l'ebullició de treball que hi havia a la ciutat era quelcom positiu es mirés per on es mirés; Així mateix, i per concloure la valoració de l'evolució de les obres, ressenyarem la notícia del *Diccionario* de Riera y Sanz on, tot parlant de l'expansió urbanística, conclou en la comparativa dels edificis. Prenent com a base el municipi de Tortosa –entenem que comptant amb els pobles agregats a aquest municipi– indica que segons el nomenclàtor municipal del 1873 hi havia 1943 edificis i conclou que, en funció de l'increment de població catalogat entre els censos de 1877 i 1886, els edificis de Tortosa havien d'haver augmentat en una quarta part.⁴⁵⁸

⁴⁵⁶ La Verdad, 11-8-1886.

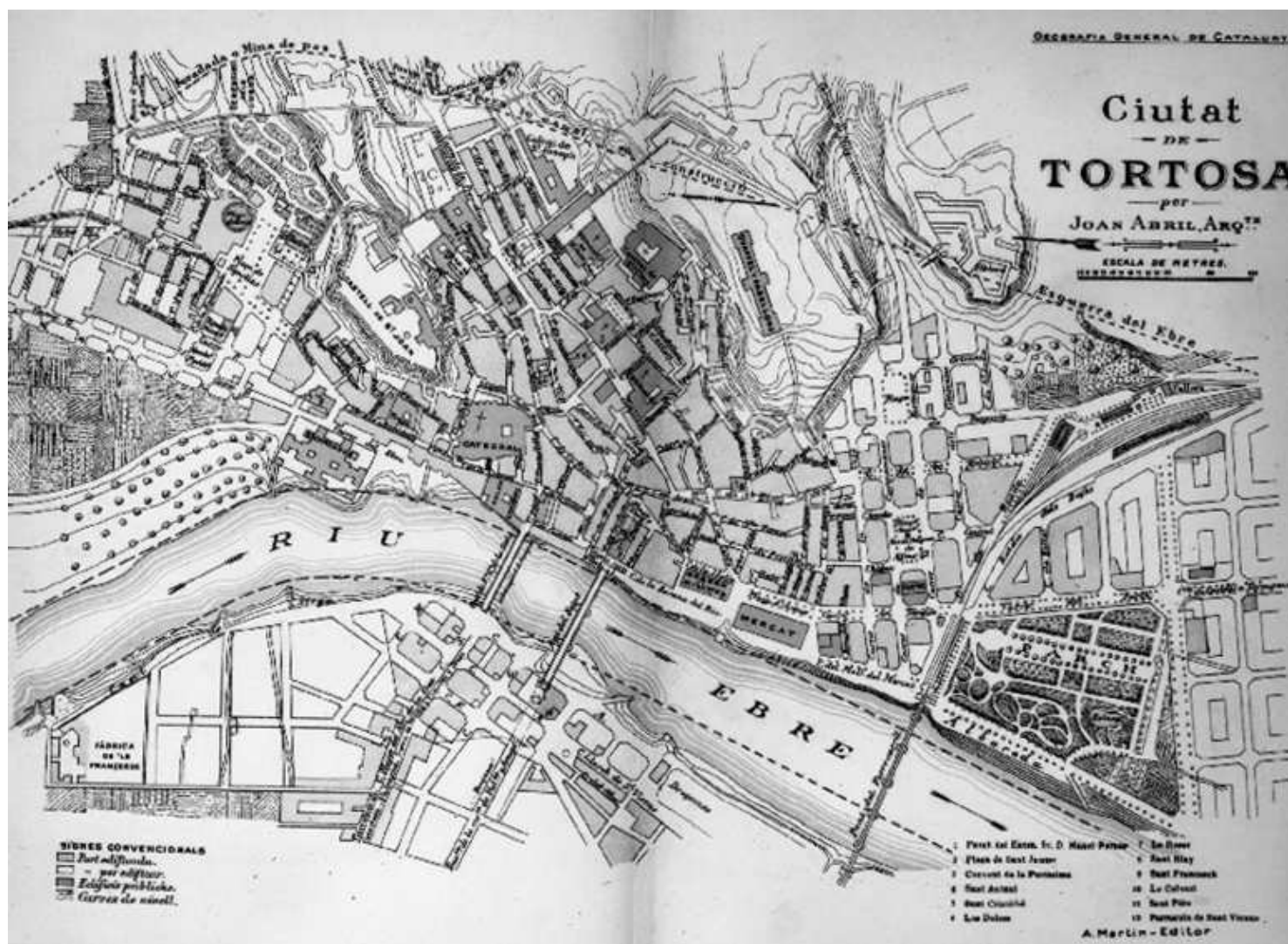
⁴⁵⁷ La Verdad, 16-9-1886.

⁴⁵⁸ RIERA, Pablo (dir): *Diccionario geográfico, estadístico, histórico, biográfico, Postal, municipal, militar, marítimo y eclesiástico de España y sus posesiones de ultramar*. Tomo X. (1886). Barcelona. Imprenta y librería religiosa y científica del heredero de D. Pablo Riera. p. 597.

FIGURA 8.21: Plànol industrial de Tortosa. Víctor Beltri. 1890.



FIGURA 8.22: Plànol de Tortosa alçat per a la Geografia General de Catalunya de Carreras Candi. Joan Abril. 1915.



FONT: ACoAC, 54B-6

13.6. Discussió del capítol.

Tal com s'havia plantejat als objectius del treball, l'ús de l'urbanisme com a model d'aproximació a la Tortosa de la segona meitat del s. XIX ha estat una eina força eficaç, doncs ha permès apreciar com els canvis ideològics del liberalisme interaccionen amb les transformacions de caràcter demogràfic i econòmic i donen com a resultat les transformacions sobre la morfologia de l'espai urbà descrites al present treball.

El procés de gestació dels eixamples de la ciutat de Tortosa foren, a més, un autèntic baròmetre de les capacitats de l'Ajuntament i del nivell de resposta que tenia l'administració en general respecte les necessitats dels ciutadans. Així mateix, el resseguiment de tot el procés deixa a la llum un seguit d'elements que configuren els indicadors de continuïtat i canvi en les relacions socials i de poder durant la segona meitat del s. XIX.

LA PERIODITZACIÓ. La periodització del fet urbanístic va íntimament lligat amb els papers de cadascuna de les administracions i de la capacitat econòmica de les mateixes, i els seus protagonistes

Vist en perspectiva, es pot distingir en el marc cronològic abordat fins a tres fases o models de comportament polític (i la insinuació d'una quarta, al final) en allò que respecta a l'actuació urbanística.

La primera es caracteritza per un rol passiu de l'Ajuntament. El consistori tortosí no pot més que fer de caixa de ressonància de les necessitats d'eixample de la població i l'aristocràcia i seran els militars, la gran autoritat en el camp urbanístic, els qui elaboraran els projectes, en tramitaran els permisos i en cas d'aprovar-se, en dirigiran la construcció. Aquesta situació la podem resseguir en el projecte d'eixample tancat que es gesta entre la segona meitat dels anys 40 i la primera meitat dels 50, moments de domini dels liberals moderats a les diferents administracions afectades.

La segona fase, la trobem des del 1860 fins a la Revolució de Setembre del 1868. En aquest període l'Ajuntament cobra poc a poc importància i exerceix un important paper de valedor i intermediari respecte iniciatives privades que consideren de benefici públic, com el projecte d'urbanització del Rastre de Manuel Maria de Córdoba. Cal dir, però,

que en aquesta fase encara es poden distingir trets d'antic règim en la gestió dels projectes. Si es miren les cartes de Córdoba a la Reina, es pot veure com compta molt el contacte personal entre les diferents autoritats i la manera de demanar (i concedir la realització dels projectes) recorda a la concessió de privilegis del s. XVIII.

La tercera es dona durant del Sexenni Revolucionari. L'Ajuntament i la seva junta revolucionària seran dirigits per una nova classe mitjana urbana, d'ideologia liberal i progressista (botiguers, comerciants i menestrals). Això farà que bona part de les demandes polítiques populars són assumides pel programa polític del moment i, en conseqüència, serà l'Ajuntament el motor de les noves iniciatives urbanístiques. Després de la tercera guerra carlina i el retorn dels Borbons, s'implantarà el model conservador propi de la Restauració, però l'Ajuntament ja no perdrà mai el seu nivell d'implicació, encara que es mostrarà molt més sumís a l'administració central que no pas durant el període revolucionari i republicà. No obstant això, l'estabilitat sorgida de l'arquitectura política de Cánovas del Castillo farà que les iniciatives arribin a bon port i si bé les tramitacions administratives seran farragoses i exageradament lentes, els projectes s'acabaran portant a terme.⁴⁵⁹

A això cal afegir l'experiència política assolida per l'oligarquia urbana (foragitada durant el Sexenni) amb l'afer del ferrocarril, la qual reapareixerà amb la Restauració. Seran personatges amb contactes i vincles personals amb les altes instàncies del govern, la qual cosa facilitarà la tramitació dels projectes. Des de l'òptica privada, l'establiment del capital financer local i nouvingut arran de la febre de l'or a la dècada del 1880, es pot apreciar una ràpida urbanització i la compra de l'espai per part de particulars i, especialment l'entitat financera local recentment creada, el Banc de Tortosa. Tan és així, que el projecte d'eixample aprovat i llargament esperat, ràpidament es va quedar curt i es perpetuà més enllà de la línia del ferrocarril. Aquesta percepció quedarà clarament evidenciada a les memòries de l'arquitecte municipal Joan Abril:

“Prop del Parc es va pensar aixacar-hi una nova Tortosa, amb carrers i illas [sic] edificables que poguessin tenir dintre dellas espais de llum, aire i jardins, cosa que era impossible en las del Temple, per ésser de reduïdes dimensions [...]”

⁴⁵⁹ Vist en perspectiva, el projecte d'eixample de Tortosa es va enllestir dintre el que es podria considerar una etapa primerenca, i més tenint en compte que projectes d'eixample de ciutats catalanes com Girona, no van poder eixamplar-se fins el 1909. VICENTE, Joan; FRAGUELL, Maria Rosa: “L'eixample de Girona i l'urbanisme de la segona meitat del segle XIX” a Estudi General: Revista de la Facultat de Lletres de la Universitat de Girona, 13. 1993. p. 251-253

EL PAPER DELS MILITARS. Poc es pot entendre del procés de gestació dels eixamples tortosins sense tenir en compte l'estament militar. El pes del seu rol i la seva capacitat d'influència en l'estructura formal urbana evoluciona paral·lelament a la concepció de l'estratègia militar. Inicialment es va mantenir un model ideològic d'ascendència medieval on la sobirania recau sobre el control i defensa del territori i es conserven les ciutats com a rovell de l'ou del mateix-. La defensa de les ciutats era la primera prioritat. Aquesta idea bàsica, duta a la pràctica, comportava el control i el segrest de les intervencions en matèria urbanística per part de l'autoritat militar en detriment de la civil.

Arribà el moment, però, que les muralles passen a ser elements de defensa obsolets davant de les innovacions militars. Al mateix temps, els imperatius de la indústria i les transformacions econòmiques i demogràfiques, lligades als esdeveniments polítics de caire revolucionari i liberal, forçaren a les autoritats militar a relaxar i fins i tot cedir davant de la pressió social que exigia espai urbà amb unes condicions de salubritat i preu del sòl habitable dignes. Tanmateix, aquest procés no estigué exempt de tensions i lluites pel domini del control urbanístic fins al moment en que s'avingueren a negociar el traspàs de les estructures defensives i beneficiar-se, per altra banda, de l'especulació dels terrenys que se'n derivaran.

L'ELIT POLÍTICA MUNICIPAL: D'ARISTOCRÀCIA RENDISTA A BURGUESIA ESPECULATIVA. El que no va aconseguir les influències ideològiques del liberalisme, ho van aconseguir els diners. L'animadversió que una part de l'oligarquia terratinent i rendista del Baix Ebre havia engendrat contra un sistema liberal que havia degradat profundament la puixança de la ciutat (i que es manifestà en l'aliniament d'una part important d'aquesta oligarquia a la facció carlista), va restar superada en el moment en que veieren les transformacions urbanístiques com una forma d'enriquiment ràpid, un cop els sectors liberals de la societat havien obert pas a les muralles i aconseguit l'acceptació dels nous plans urbanístics per a les ciutats.

Aquesta oportunitat de negoci anà de la mà de la desamortització de Madoz, que serà la que afectarà al sòl d'origen militar a la ciutat. Moguts per la possibilitat de guanyar diners fàcilment i atrets per l'esplendor de la burgesia de la Catalunya industrialitzada,

el procés que conduirà fins a la construcció de d'eixample anirà acompanyat d'un discurs regenerador d'un passat idealitzat de la ciutat i d'una actitud agressiva en forma de greuge comparatiu respecte les forces que apartaren Tortosa del seu passat paper destacat en l'estructura urbana del Principat.

La reivindicació de l'empenta que la ciutat i el seu poble necessitaven passava per comprar solars en una subhasta realitzada a Tarragona i després revendre'ls o construir blocs de pisos sobre el sòl revaloritzat, degudament inflat de preu a través per la urbanització de la zona pagada amb diner públic.

Aquest fou el model de negoci que es trobava al darrera dels socis capitalistes que durant tot el procés de transformació urbanística constituïren el Banc de Tortosa, des del qual, a més de les operacions especulatives que protagonitzaren aquest, i la majoria dels bancs locals sorgits en el temps de la *febre de l'or*, s'invertí en el que ells anomenaren valors locals i impulsaren el finançament d'obres d'infraestructura necessàries per a la ciutat, com ara el nou pont sobre l'Ebre, el mercat municipal, la fàbrica de gas, etc.

Les característiques d'aquesta elit moderada-conservadora, i de les que copsaren el poder durant el període revolucionari, marcaran en bona part el grau de radicalitat o moderació dels avenços urbanístics, i en determinaran, en bona part, no només la seva cronologia, sinó també la concepció social del fet urbà (plasmada, per exemple, en la concepció per separat, a efectes fiscals, de l'eixample del Temple i el de Remolins).

Tanmateix, el fet que les principals innovacions i transformacions es culminessin en temps de la Restauració, propicià –juntament amb la manipulació informativa– que es veiés a aquelles elits com els autèntics impulsors de les transformacions, i acabessin sent considerats els cabdills benefactors de la ciutat i la seva gent. Tot aquest discurs encaixà a la perfecció amb el sistema caciquista imperant.

RELACIONS TORTOSA-TARRAGONA. Des de la divisió provincial del 1833 que Tortosa ja no era capital del seu corregiment i veurà com, a més de la tradicional dependència de Barcelona, s'afegí una altra sobre Tarragona, ciutat respecte la que no es consideraven, ni molt menys, inferiors. Al darrera de l'actitud autocompasiva i el sentiment de derrota i nostàlgia que tradicionalment ha irradiat la ciutat, hi havia un mode de fer més pragmàtic i realista que no agradava gens a les autoritats provincials de Tarragona. Almenys en allò que afecta a les polítiques d'infraestructures, l'Ajuntament

intentarà evitar en la mesura del possible la intermediació normativa de Tarragona (govern civil i diputació provincial, principalment) en aquells afers.

L'Ajuntament va emprar diferents formules per evitar Tarragona. La més habitual era que els membres de les designades comissions municipals per abordar les diferents qüestions relatives a l'autorització de l'enderroc de les muralles i referent a l'aprovació dels eixamples, es posessin en contacte directe amb personalitats influents com el general Prim o O'Donnell; i també el manteniment de correspondència directa amb el diputat a Corts pel districte, el qual s'encarregava de fer pressió al ministeri de Foment a favor de Tortosa.

Aquesta pràctica, que ja hem pogut detectar des del s. XVIII, evitant en la mesura del possible la intermediació de la Junta de Comerç del Principat, va demostrar la seva eficàcia durant el procés polític i burocràtic que conduí a la instal·lació del pont sobre el riu Ebre de la línia de ferrocarril entre Almansa-València i Tarragona els anys immediatament anteriors als de l'inici de les gestions per aconseguir l'eixample urbà.

Una tercera via, encara que molt minoritària degut al trencament de relacions entre el cos d'enginyers de l'exèrcit i el consistori tortosí, era la tramitació per la via militar. Tortosa no havia perdut el seu rang militar (almenys fins als anys 60 del s. XIX), a diferència de l'antic corregiment. L'existència del governador militar li permetia a l'Ajuntament de comunicar-se directament amb les autoritats de Barcelona i Madrid sense haver de passar per Tarragona, però a mesura que s'obriren vies legislatives per on vehicular els projecte d'expansió urbanística, la ciutat es va haver de resignar a seguir els tràmits i sotmetre's a la intermediació provincial.

LA SIGNIFICACIÓ DE L'EIXAMPLE. Per últim, caldria fer una valoració global que significà per a la ciutat la construcció dels eixamples urbans. En primer lloc, l'eixample és l'adequació de la forma urbana als canvis demogràfics i econòmics que s'havien produït dels del s. XVIII. Com s'ha pogut comprovar, la ciutat havia arribat al col·lapse demogràfic, fins al punt de que, la població començava a marxar perquè no podien accedir a uns habitatges escassos i de preu inaccessible i de condicions que deixaven molt a desitjar. Això afavorí el creixement de barris com Jesús i Roquetes, aquest últim independitzat i constituït com a municipi el 1850, cosa que fou un avís per a la ciutat.

La construcció de l'eixample va actualitzar la ciutat per poder admetre el transit rodat, fins al punt que avui dia, pocs són els carrers de la ciutat antiga pels quals es pot circular. I, per sobre de tot, fou un element que donà treball al proletariat urbà. Es pot dir que des de l'enderroc de la muralla del Temple fins la reconstrucció de la ciutat de després de la guerra civil del 1936-1939, dirigida per Regions Devastades, la ciutat no parerà de construir eixample, amb la demanda agregada que això generava.

Tals indicadors no mostren sinó els indicis bàsics que Tortosa, durant la segona meitat del segle XIX, evolucionà des d'unes característiques físiques pròpies de l'antic règim a unes d'una urbs modernitzada i adaptada a l'activitat econòmica emergent, al ferrocarril i al trànsit rodat. Tanmateix, els trets econòmics i els models d'inversió de la seva oligarquia feren que la base econòmica de la ciutat seguís sent eminentment agrària, on el pes de les oligarquies seguirà sent molt important malgrat que ja no tindran una base rendista sinó agroindustrial i de comercialització.

PART V:

EL COMTAT ANGLÈS DE NORFOLK. UN ESTUDI COMPARATIU

CAPÍTOL 14: EXERCICI COMPARATIU ENTRE LES CIUTATS DE TORTOSA I NORWICH (ENGLAND)

14.1. El per què d'una recerca comparativa.

S'ha deixat per al final del present treball la realització d'un últim capítol no orientat a la recerca regional de Tortosa i les Terres de l'Ebre, com s'ha fet fins ara, per centrar-lo en una regió absolutament desvinculada de la primera, el comtat de Norfolk i la ciutat de Norwich, en el cor de la regió d'East Anglia, al Regne Unit. Sobre aquest nou marc geogràfic, s'ha pretès realitzar una valoració històrica traslladant les conclusions i la metodologia aplicada al llarg del treball a una regió que recollia bona part de les característiques físiques i socials identificades al sud català. L'observació en paral·lel, del que succeí a Tortosa i Norwich al s. XVIII i XIX, malgrat les evidents diferències d'escala, mantenen una notable proporcionalitat respecte el territori de referència (Catalunya i Anglaterra) així com unes pautes evolutives de la seva economia i realitat social que han anat molt més enllà dels resultats esperats.

Ens hem trobat dos territoris, l'evolució econòmica dels quals han mantingut fases d'auge i decadència pràcticament simultanis, on les transformacions derivades de la industrialització de les respectives regions veïnes marcà l'inici d'un període de forta i dolorosa reestructuració del sectors econòmics líders. La crisi econòmica es va solapar amb la crisi política, amb les guerres napoleòniques, (que en el cas ebrenc s'allargà amb les dues primeres guerres carlines), deixant, en ambdós casos al seu darrere a mitjans s. XIX una hegemonia del sector primari, transformat i modernitzat al voltant del qual es desenvoluparen activitats de transformació i serveis.

Serà bàsicament en la precipitació de la crisi i en els processos de modernització que emergiren amb la recuperació on es centrarà la recerca. Es centrarà l'atenció, en primer lloc, sobre la crisi de la manufactura llanera de Norwich, les *new draperies*, des d'on es buscaran paral·lelismes a la crisi del sector seder estudiat per al cas tortosí. I en segon lloc, respecte el període de recuperació, s'analitzaran els processos de modernització de les infraestructures de transport, de la mateixa manera que s'ha fet per al cas català: carreteres, navegació fluvial i l'adveniment del ferrocarril. L'aproximació a aquests

fenòmens ens permetrà avaluar l'equilibri entre les millores impulsades i finançades des del territori, i les inversions procedents de capital forà. Així mateix, s'identificaran la capacitat o les limitacions de la burgesia local, i al mateix temps, la participació del territori en les grans transformacions esdevingudes arreu del país.

14.2. La ciutat de Norwich com a centre regional.

Norwich tradicionalment ha fet gala d'una forta identitat com a ciutat i com a capital d'una regió que no ha estat discutida des de l'edat mitjana fins ben entrat el s. XX. Amb unes sòlides arrels medievals i un traçat urbanístic que així ho recorda, Norwich s'havia consolidat durant un llarg període de temps, com la capital provincial anglesa més populosa. Aquesta condició l'ha exercit no només pel factor demogràfic, sinó sobretot la seva funcionalitat econòmica. Norwich, durant l'edat moderna i fins al s. XIX va exercir de pont entre centre i perifèria, sent la corretja de transmissió de les xarxes rurals i les jerarquies urbanes, no només en el si d'Anglaterra, sinó també en el clúster de ciutats mitjanes de la mar del Nord.⁴⁶⁰

Norwich i la ciutat portuària, Great Yarmouth, exercien la simbiosi regional necessària per al sistema de concentració i redistribució de productes agraris, manufactures i serveis que la zona encabia, fins al punt de considerar-se mútuament com una conurbació, malgrat la seva endèmica rivalitat. Aquest sistema oferí, a partir del s. XVII una eminència econòmica basada en l'activitat comercial de llarga durada (Norfolk i l'est de Suffolk, amb forts contacte amb regions alemanyes, holandeses i franceses. Això s'apreciarà a través de les pautes immigratòries amb les que la ciutat avançà demogràficament, i en la concentració de serveis financers, professionals i administratius, però també nucli de l'activitat cultural, religiosa i del lleure.

Aquesta consideració no ha variat malgrat els diferents períodes d'emergència o decadència pels que ha passat la ciutat en els darrers 400 anys, ja que independentment dels sectors líders que han estimulat o precipitat l'economia local, sempre romangué com el mercat agrari d'una de les regions rurals més fèrtils de les illes britàniques.

⁴⁶⁰ CORFIELD, Penelope J: "From Second City to Regional Capital" a RAWCLIFFE, Carole; WILSON, Richard (ed.) *Norwich since 1550* (2004). London. Hambledon and London. p 144-146

14.3. Auge i decadència de la indústria llanera de Norwich

14.3.1. La renovació de la indústria llanera medieval com a revulsiu del sector.

La relació de la ciutat de Norwich amb la indústria de la llana respon a una llarga tradició. Lligat amb el seu caràcter de mercat regional, aquesta ciutat concentrava el mercat llaner dels ramats d'East Anglia, d'es don es produïa l'intercanvi de llana per bens i serveis. La disponibilitat de matèria primera en el seu mercat, havia estimulat des dels temps de l'ata edat mitjana, l'existència d'un nucli de mestres filadors i teixidors que convertien la matèria primera amb teixits que eren comercialitzats al mateix mercat de la ciutat.

El teixit medieval de Norwich arribà al s. XVI amb un cert renom, degut a que a diferència de la majoria dels teixits de llana anglesos, els de Norwich eren més fins i estaven teixits amb fils de cardat llarg (long combing wool).⁴⁶¹

Tot sembla indicar, però, que el sector entrava en crisi a mitjans s. XVI. Almenys així ho consideren els historiadors que han pres com a indicador l'estatus econòmic i social l'elegibilitat entre els *freeman* susceptibles de ser escollits com a representants de les respectives parròquies al consell de la *lowerhouse*. Segons els seus registres, el nombre de *craftman* elegibles va decaure de manera generalitzada al final de l'etapa Tudor i inicis dels Estuard. Tanmateix, aquestes consideracions poden resultar confoses donat el procés generalitzat d'aristocratització del les cambres comunals, on el criteri de la consideració social i econòmica deixà pas al criteri religiós i polític.

A banda d'això, hi va haver dos factors externs a la ciutat que estimularen el reinici sectorial. El primer va ser el gran foc del 1507, que es calcula que destruí ¼ part dels habitatges de la ciutat. A aquesta desgràcia es sumaren les crisis demogràfiques provocades per les pestilències, sent la més important la de 1579, que acabà amb 1/3 part de la població. Malgrat això, entre 1520 i 1620, la ciutat havia passat de 11.000 habitants a 20.000, creixent fins als 30.000 a l'última dècada del s. XVII.

⁴⁶¹ WILSON, Richard: "The Textile Industry" a RAWCLIFFE, Carole; WILSON, Richard (ed.) *Norwich since 1550* (2004). London. Hambledon and London. P. 220-221.

A aquest creixement demogràfic espectacular al llarg de tres generacions, s'explica majoritàriament per un saldo migratori molt favorable. Arran dels efectes de les Guerres d'Holanda, Norwich, com a ciutat pròxima i amb una llarga trajectòria de relació comercial amb les Províncies Unides, va acollir diferents onades migratòries de refugiats valons i alemanys, especialment procedents d'Anvers que fugien de la persecussió religiosa perpetrada pel Duc d'Alva. Així, entre 1560 i 1570 Norwich va rebre entre 5.000 i 6.000 immigrants.⁴⁶²

Certament, ja abans de la gran onada migratòria, a finals de la dècada del 1540, el Duc de Norfolk havia convidat a alguns mestres flamencs per tal d'estimular la renovació de la indústria, millorant les tècniques d'alguns dels teixits que millor sortida tenien al mercat. Tanmateix, el que va començar sent l'arribada d'uns pocs visitants, es convertí amb una onada migratòria sense precedents a la ciutat, procedents d'Alemanya i Valònia, arribant a constituir més d'1/3 de la població de la ciutat (4.679 strangers l'any 1582).

Molts d'aquests nous ciutadans instal·lats a Norwich, es posaren a treballar al sector del teixit de la llana, producció que hom ha descrit com les *New Draperies*. És un terme poc precís, però sembla incloure una gran varietat of *light worsteds bending in mixed yarns*, és a dir, teixits de llana lleugers teixits amb fils compostos per fibres de llana, seda i/o lli que milloraven en escriure el confort i l'acabat de les tradicionals teixits de llana anglesos.

La reacció social inicial fou de rebuig. Des del *Common Council* es veia l'arribada dels estrangers com un perill i una competència contra la que no estaven previnguts. Aconseguiren imposar-los ordenances específiques que havien d'observar a banda de la legislació i els costums de la ciutat. Aquestes ordenances passaven per aïllar-los comercialment, ja que els prohibien comerciar amb gent que no era del col·lectiu nouvingut.

Tanmateix, les autoritats de Norwich, a mesura que s'incrementava el volum d'immigrants (dels 300 autoritzats inicialment es va passar a ser 5.000 el 1576), varen observar l'actitud emprenedora dels protestants i les possibilitats de comerç i la indústria que ells aportarien a la ciutat: arribaren, entre altres, 193 cardadors de llana i el primer impressor de la ciutat. S'ubicaren especialment als barris de Wymer i Ultra

⁴⁶² POUND, John: "Government to 1600" a RAWCLIFFE, Carole; WILSON, Richard (ed.) *Norwich since 1550* (2004). London. Hambledon and London. p. 35-36.

Aquam. Els autòctons, inicialment no adoptaren les noves tècniques que executaven els nouvinguts, sinó que es tancaren en banda amb les seves velles maneres de filar i teixir, malgrat saber que les New Draperies eren les causant del repunt de les exportacions i de l'economia de la ciutat. Els acusaven de competència deslleial i, a l'oposició econòmica, s'afegí la religiosa, ja que l'hostilitat cap als estrangers sovint procedia de col·lectius procatòlics contraris a la reina Elisabeth.⁴⁶³

Malgrat la difícil integració, sembla ser que les manufactures produïdes pels nouvinguts acabaren per suplantar les aleshores existents, les quals es deixaren de produir durant el primer terç del s. XVII, davant la considerable millora de qualitat de les noves. El col·lectiu nouvingut que més contribuï a la millora tècnica del teixit de llana van ser els valons, els quals evidenciaren, no només una superioritat tècnica en el tenyit i l'acabat, sinó també combinant la filatura amb llí, cotó i seda, aconseguint així uns teixits molt més lleugers i refinats. El gruix d'aquestes innovacions constitueix la base del que es coneixerà com en *Norwich Staff*, el millor teixit anglès de llana del següents dos segles.⁴⁶⁴ Com sentència Corfield, el creixement de la ciutat va anar íntimament lligat amb l'especialització de Norwich com a centre tèxtil.⁴⁶⁵

Els avantatges de l'arribada dels nouvinguts també es deixà notar en el mercat de treball, aleshores més abundant no només a la ciutat, sinó també a la perifèria més immediata: es produí la renovació del mercat immobiliari, s'activaren nous mercats arran de la demanda agregada pels nouvinguts, i un important impacte sobre la recaptació d'impostos. També posaren en cultiu terres poc productives i hi plantaren lli per dedicar-lo a la producció de robes.

L'oposició als nous models de producció es superaren cap a l'últim terç del s. XVI quan els autòctons començaren a produir *New Drapperies*. Malgrat l'estancament produït

⁴⁶³ POUND, John: "Government to 1600" a RAWCLIFFE, Carole; WILSON, Richard (ed.) *Norwich since 1550* (2004). London. Hambledon and London. p. 40-45

⁴⁶⁴ WILSON, Richard: "The Textile Industry" a RAWCLIFFE, Carole; WILSON, Richard (ed.) *Norwich since 1550* (2004). London. Hambledon and London. P. 221-222. Sota el generic de Norwich Stuff, s'hi incloïa una enorme diversitat de peces, totes elles amb diferents acabats: Camblet, Tammy, Callimanco, Satins, Worsted damasc, Velours, Mockadoes, Carrelles, Fustian of Naples, Bombasine i Dornix. Per veure les característiques d'aquest teixit, així com les diferències entre el worsted i l'stuff, cal referir-se a PRIESTLEY, Ursula: *The Fabric of Stuffs: the Norwich textile industry from 1565* (1990). Norwich. University of East Anglia. Concretament, el capítol "The genesis and development of Norwich Stuffs" p. 12-16.

⁴⁶⁵ CORFIELD, Penelope: "A provincial capital in the late seventeenth century. The case of Norwich" a CLARK, Peter; SLACK, Paul (eds.): *Crisis and Order in english towns. 1500-1700*. (1972) London. Routledge & Kegan Paul. p. 276-277.

pels episodis de pestilències, la producció va créixer i a finals del regnat d'Elisabeth, la vella indústria del *worsted weaving* estava pràcticament extingida i l'escenari estava preparat per al boom de la indústria tèxtil del s. XVII, la qual veurà particularment dels productes típics de la comunitat valona (mescles de llana i seda).

El sector industrial que excel·lí a la capital d'East Anglia durant el s. XVII i bona part del s. XVIII fou el filat i teixit de llana. Implementades les innovacions dels holandesos a finals del s. XVI i les que aportarien els la nova onada d'immigrants hugonots francesos durant el segle XVII, a Norwich es consolidà una potent indústria basada en la simbiosi del filat econòmic rural i una producció de teixits especialitzats i ben valorats comercialment arreu del país.

El producte resultant tingué, doncs, una gran acceptació, ja que s'escapava dels preus del luxe seder, teixit a Londres, i que perseguia un mercat popular, més nombrós i que acudia a la ciutat de manera natural per vendre els seus productes agraris. Es tractava d'un ecosistema autocomplementari capaç de subsistir en moments de crisi puntuals, ja que donades les dimensions de la ciutat i els seus contactes mercantils, podia alinear-se amb les noves modes i adaptar-se als canvis freqüents de les condicions de mercat.⁴⁶⁶

Malgrat haver fases de crisi (1620, 1640, 1660) eren episodis menors que truncaren momentàniament la gran fase d'expansió generalitzada. Entre els factors que expliquen aquesta expansió es troben:⁴⁶⁷

- La preeminència del sector tèxtil en la revitalització del mercat regional d'East Anglia entre 1600 i 1620, un cop havien assumit com a propis els nous estàndards de producció importats pels estrangers.
- L'actualització de la regulació de la indústria: hi va haver una renovació de les ordenances al 1613, 1650 i 1672, totes elles acordades tant pels teixidors locals com els nouvinguts, encara que l'observança vigilada a través de l'agència de la corporació i la Company of weavers va ser irregular. Seguirien havent queixes relacionades amb l'evasió dels controls d'aprenentatge, la fabricació de robes fora de les mides establertes, frau en el procés de filat, etc.

⁴⁶⁶ CORFIELD, Penelope J: "From Second City to Regional Capital" a RAWCLIFFE, Carole; WILSON, Richard (ed.) *Norwich since 1550* (2004). London. Hambledon and London. p. 146-148

⁴⁶⁷ WILSON, Richard: "The Textile Industry" a RAWCLIFFE, Carole; WILSON, Richard (ed.) *Norwich since 1550* (2004). London. Hambledon and London. P. 223-224.

- Amb l'explosió de les *New Draperies* es produí un viratge important al mercat. Fins aleshores, el mercat local era, sens cap mena de dubte, el destí més important de la indústria de la llana de Norwich. Els teixits eren venuts per mercers, drapers i fins i tot grocers, especialment des del bloqueig del mercat ibèric des de la guerra del 1640. Amb les *New Draperies*, més barates i amb uns millors acabats, van tenir una gran acceptació per tot el Regne, la qual cosa féu que a principis del s. XVIII $\frac{1}{4}$ part de la producció ja es destinava a l'exportació. Cal dir, però, que aquesta exportació es féu de manera indirecta, a través de mercaders de London, els quals compraven directament als mestres de Norwich, dinàmica que anà en ascens gràcies a una legislació permissiva (1773) que eximia als teixidors de Norwich de la inspecció de béns, a diferència dels teixidors de l'oest d'England.
- Norwich també superà els problemes d'abastiment de matèria primera. Malgrat que la llana de Norfolk i Suffolk, durant el s. XVII va decaure qualitativament, especialment perquè les *New Draperies* exigien uns estàndards de qualitat molt més elevats, els *yarn markers* i els *wool combers* accediren als *graziers* de Lincolnshire, Northamptonshire i Leicestershire, eixamplant-se al mateix temps la xarxa de filat.

L'eix organitzatiu de tota la indústria el constituïen bàsicament tres col·lectius professionals: els *master weavers*, els *wool combers* i els *yarn merchants*.⁴⁶⁸

Pel que fa al primer, i més important, els eren els mestres teixidors. Segons diferents estimacions, a principis del s. XVIII s'hi comptaven un total de 500 *master weavers* que controlaven uns 6.000 telers (*handlooms*) i uns 8.000 jornalers i aprenents, segons les dades més versemblants.⁴⁶⁹ Malgrat algunes excepcions, la majoria no disposaven de gran capital ni de grans instal·lacions de treball. A partir d'estudis realitzats a través de les pòlisses d'assegurances, sabem que la majoria disposaven d'uns 4 telers, encara que existia una jerarquia entre mestres, que es concretava en una relació d'assalariats i patrons, sent aquests últims els qui canalitzaven la demanda dels mercaders londinencs,

⁴⁶⁸ WILSON, Richard: "The Textile Industry" a RAWCLIFFE, Carole; WILSON, Richard (ed.) *Norwich since 1550* (2004). London. Hambledon and London. P. 224-228..

⁴⁶⁹ CORFIELD, Penelope: "A provincial capital in the late seventeenth century. The case of Norwich" a CLARK, Peter; SLACK, Paul (eds.): *Crisis and Order in english towns. 1500-1700*. (1972) London. Routledge & Kegan Paul. p. 279.

i, per tant, eren també els qui determinaven els canvis formals per adaptar la producció a la demanda. Igualment, aquella font mostra que cap al 1750, la mitjana de les pòlisses havia pujat de 500 a 3.000 lliures, i que l'activitat de teixit s'havia centrat a la ciutat, la qual concentrava la mà d'obra especialitzada en el *complex pattern of mixet yarns*.

No obstant això, l'organització bàsica del sector tèxtil llaner a Norwich es mantindrà similar als patrons medievals. Això significa que Norwich mai va abandonar l'organització d'una xarxa de mestres teixidors, independents, de caràcter familiar i amb el suport del sistema d'absorció d'aprenents i treballadors assalariats. A diferència del sector tèxtil de Yorkshire i els comtats occidentals de l'Illa, mai existiran figures locals que disposaven del control operatiu i financer, sovint desvinculat dels processos productius (coneguts com els *clothiers*). Malgrat existir algunes excepcions de mestres teixidors rics que havien estat capaços d'articular el seu propi sistema de distribució de la producció amb magatzems a Yarmouth i London, la majoria estava a la mercè de la demanda de mercaders no procedents de Norwich. Això deixà una situació de constant precarietat, agreujada pel constant endeutament per accedir a les matèries primeres. Priestley ha identificat una gran quantitat d'expedients hipotecaris derivats de la venta anticipada del teixit als mercaders de fil o llana, i a l'execució hipotecària d'alguns d'ells. La insolvència era una circumstància habitual, ja que un estudi de fins a 166 mostres d'inventaris de teixidors de Norwich ens situa en un marc on el 41% dels mestres acreditaven béns valorats entre 11 i 100 lliures.⁴⁷⁰

Els altres dos col·lectius anaven íntimament lligats, sent els *yarn merchans* o mercaders de fil els qui teixiren una progressivament extensa xarxa de subministres i tenien treballadors assalariats per tal de bastir els telers concentrats a la ciutat. Aquest articulava el sistema d'aprovisionament de llana filada, teixint una xarxa de clients subministradors de *combing wools* de les East Midlands. Malgrat que es coneixen pocs estudis i exemples d'aquesta activitat, és reconegut que cada teixidor necessitava entre 6 i 9 *handspinners*, la qual cosa venia a dir que en el moment de plenitud de la indústria a mitjans s. XVIII hi devia haver entre 72.000 i 96.000 spinners, majoritàriament repartits entre les àrees rurals, sent aquest un treball femení o infantil força mal pagat.

⁴⁷⁰ PRIESTLEY, Ursula: "The Fabric of Stuffs: The Norwich Textile Industry, c. 1650-1750" a *Textile History*, 16; 2. 1985. p. 183-209. L'organització de la indústria està especialment ben detallada entre les pàgines 187 i 195.

Amb aquesta articulació econòmica, social i comercial, a mitjans de s. XVIII, Norwich assolí el punt culminant del seu desenvolupament econòmic, sent la punta de llança la seva potent indústria llanera. A més, els beneficis del negoci es poden comptabilitzar en el fet de que el 40% dels elegibles de la ciutat (els *freeman*) procedien d'aquest col·lectiu professional.

14.3.2. Declivi i crisi del sector llaner.

El creixement de la ciutat va continuar fins assolir els 41.000 habitants al 1786, encara que Bristol ja l'havia igualat i superat en nombre d'habitants al 1728. Tanmateix, a partir del 1790, altres ciutats creixerien més i més ràpidament. Al 1801 Norwich ja no era la segona ciutat anglesa, sinó la desena. Com sentència Corfield, *The new provincial industrial world was clearly emerging* referint-se clarament a Manchester, Liverpool i Birmingham.⁴⁷¹

Al mateix temps que la indústria tèxtil de Norwich assolia el que havia de ser el seu sostre, començaven a aparèixer indicis de que el mercat que dominava sofriria canvis. Aquests són els principals indicis:⁴⁷²

- Irrupció dels *cotton goods* a l'última dècada del s. XVII. Començaren a arribar *calicoes* estampats de l'East India, els quals tenien un acabat similar als del Norwich Staff, però molt més barat. El prestigi i la influència de la *Company of Weavers de Norwich* més el gremi de mestres seders de London impulsaren al Parlament bans proteccionistes contra els *Calicoes*. A partir del 1722 la política llobbista va obtenir els seus resultats, la qual, no només va aconseguir la restricció a l'entrada d'aquells productes, sinó que tingué un efecte inesperat: la desregulació del sector llaner i la crisi de la *Company of Weavers* com a ens regulador. Això suposà, segons Corfield, l'impuls definitiu al sector, que tot just havia incorporat l'última innovació tèxtil, el *Norwich Crapp* importada per l'última gran onada migratòria d'Hugonots francesos. A la dècada del 1730 la *Company of Weavers* va ser substituïda pel *Committee of Trade*, perdent

⁴⁷¹ CORFIELD, Penelope J: "From Second City to Regional Capital" a RAWCLIFFE, Carole; WILSON, Richard (ed.) *Norwich since 1550* (2004). London. Hambledon and London. P. 157

⁴⁷² WILSON, Richard: "The Textile Industry" a RAWCLIFFE, Carole; WILSON, Richard (ed.) *Norwich since 1550* (2004). London. Hambledon and London. P. 231

definitivament el control del sector del teixit, de la mateixa manera que al 1690 la *Company of Weavers* l'havia perdut sobre el col·lectiu dels *wool combers*.⁴⁷³

Cal dir, tanmateix, que malgrat haver-se blindat contra el perill de la importació directa del teixit de cotó, el perill seguiria estant present, ja els teixits continuarien important-se sense acabar. Això feu que aparegueren industrials que finalitzaven i estampaven els *calicoes*, els quals, a la llarga acabarien desenvolupant els seus propis teixits estampats de cotó pel procediment de substitució d'importacions. Aviat, per tant, els calicoes començaren a tenir imitadors a Anglaterra. Al 1773 es van eliminar totes les restriccions a la importació, la qual cosa suposà l'inici del *rapid expansion of the domestic cotton industry*, especialment a les Midlands, sent Manchester el principal epicentre.

- Dins del propi sector del *worsted*. Les ciutats de Devon and Yorkshire veieren incrementada la seva pròpia producció tèxtil, incorporant fibres mixtes i tècniques que començaven a ser competència per a *l'stuff* i el *crapp* de Norwich. La resistència de Norwich es basà únicament en la concentració de la producció; calia mantenir a la ciutat grans quantitats de treballadors especialitzats i hàbils, per mantenir el preu de la mà d'obra baix, ja que 5/6 parts del preu del producte acabat procedia del procés de transformació.⁴⁷⁴ Això feu que, mentre el *weaving* es concentrà a la ciutat, el *combing* i *spinning* es dispersà per les àrees rurals del *county*, la qual cosa deixà aquesta matèria primera processada a mercè d'altres centre productors de llana com Devon o Yorkshire que havien iniciat els processos de mecanització.⁴⁷⁵

La competència del teixit de cotó, que superava en preu i lleugeresa els *worsted* de Norwich, va fer que la capital de Norfolk fes un nou gir en la seva política d'exportacions. Si fins aleshores aquestes s'havien produït majoritàriament en mans de

⁴⁷³ CORFIELD, Penelope: "A provincial capital in the late seventeenth century. The case of Norwich" a CLARK, Peter; SLACK, Paul (eds.): *Crisis and Order in English towns. 1500-1700*. (1972) London. Routledge & Kegan Paul. p. 280-284.

⁴⁷⁴ CORFIELD, Penelope: "A provincial capital in the late seventeenth century. The case of Norwich" a CLARK, Peter; SLACK, Paul (eds.): *Crisis and Order in English towns. 1500-1700*. (1972) London. Routledge & Kegan Paul. p. 286.

⁴⁷⁵ Malgrat que és un treball força antic, la historiografia sobre la desindustrialització de Norfolk continua considerant l'article de Clapman com un referent per analitzar els primers indicis de la competència que rebé el sector del *worsted* i els *stuffs* de Norwich respecte les regions de Yorkshire, i com aquesta mostrà el seu dinamisme i adopció primerenca de les innovacions tècniques aplicades al sector tèxtil, a diferència de Norwich. CLAPMAN, J. H: *The transference of the Worsted Industry from Norfolk to the West Riding*" a *The Economic Journal*, Vol. 20, num 78. Jun 1910. p. 195-210, especialment a les pàgines centrals, 199-202.

comerciants londinencs, a partir de la segona meitat del s. XVIII es buscaren directament els mercats internacionals des del port de Yarmouth. Els principals punts de destí eren França i la península Ibèrica. Malgrat l'emergència del mercat nordamericà, Norwich seguí sent mirant cap a Europa, degut especialment al forat que havia deixat l'entrada en crisi de la ciutat competidora de Norwich pel que fa a la producció de teixit de llana a la regió de la mar del Nord: la ciutat alemanya de Leiden.

No obstant, la competència del teixit de llana francès dificultà progressivament les exportacions, circumstància que es veié agreujada fins l'extrem per la situació bèl·lica amb França i l'embargament del comerç.

Amb la guerra i la pressió de la competència interna, a finals del s. XVIII ja apareixien veus que apuntaven al declivi de Norwich. Els mals presagis es van veure confirmats quan, a partir del 1815, malgrat la fi de la guerra i la represa demogràfica i econòmica, les exportacions ja no es varen reemprendre al ritme esperat, sinó que el cotó ocupà el lloc privilegiat.

Cal apuntar, així mateix, els factors interns que es feren especialment evidents a partir del s. XIX, sent especialment significatiu l'absència de mecanització dels processos un cop acabada la guerra i amb el repunt econòmic que visqué la ciutat.

Els *handlooms* deixaren de ser rendibles, malgrat la competitivitat de preus que sempre les *new draperies* havien fet gala.⁴⁷⁶ Les causes d'aquest fet ha estat llargament discutides pels historiadors de l'economia d'East Anglia. Per un costat hi ha els factors de localització que apunten a la falta de carbó, ferro i força hidràulica, com a factors explicatius que expliquen la no mecanització de la indústria.

Malgrat això, les innovacions tampoc s'adoptaren des de la base mateixa de la línia de producció, i que lluny quedaven de la ciutat de Norwich. El filat del qual es bastien els *master weavers* de Norfolk mai arribaren a adaptar a la llana l'*Arkwright spinn frame*, fet que ja s'havia realitzat a altres indrets cap al 1800.

⁴⁷⁶ Autors com Coleman apunten que la reducció de preus del treball ja s'havia realitzat abans del procés de mecanització, la qual cosa produí una espiral de pobresa i desocupació dels treballadors durant les primeres dècades del s. XIX i una falta de motivació de part dels emprenedors per reconduir un sector en crisi. COLEMAN, D.C: "Growth and decay the industrial revolution: The case of east Anglia" a *Scandinavian Economic History Review*, 10, 2. 1962. p. 115-127. Les xifres comparatives dels salaris amb altres regions així com els factors principals que hi intervenen, p. 123-126.

El lack de competitivitat al llarg del temps fou un factor de primer nivell que explica la decaiguda de la seva indústria. La plena mecanització de tots els processos productius del sector llaner eren una realitat cap al 1840 i Norwich no havia introduït cap d'aquells.⁴⁷⁷ Existeixen tanmateix, algunes referències a l'existència de *powerlooms* instal·lats sobre alguns molins de la ciutat, que foren objecte de crítica i d'atacs dels diferents revoltes ocasionades pels obrers desocupats.⁴⁷⁸

A banda dels factors merament productius, el sistema econòmic regional també va entrar en col·lapse, degut a la pèrdua de competitivitat del port de Yarmouth i el sistema de transport regional.

14.4. El Norwich del s. XIX.

L'entrada del s. XIX es caracteritzà per una forta crisi social, radicalitzada per la reconversió econòmica, les propostes revolucionàries i jacobinistes dels col·lectius polítics locals. Norwich seria coneguda com *The city of sedition*. Tanmateix, part dels teixidors varen emigrar cap a Yorkshire, on s'hi començava a implantar indústria tèxtil, però la majoria es quedà sense feina. Segons Clark, l'any 1839, dels 5.075 *looms* que es comptabilitzaven a la ciutat, 1.021 estaven aturats i els sous havien caigut a la meitat respecte una dècada enrere.

14.4.1. Els altres sectors emergents.

Tanmateix, entre 1820 i 1850 es produí la profunda reconversió econòmica i social de la ciutat i de la regió, emparant-se amb els requeriments d'una població en creixement i la intensificació agrària que s'estava produint. Malgrat el seu defalliment, Norwich continuaria exercint el paper de centre regional d'intercanvi de productes i de serveis, i en base a això començà a reinventar-se atenent les necessitats de la nova realitat.⁴⁷⁹

Cal tenir en compte les implicacions socials d'aquella reconversió. La reinvençió de Norwich va ser un procés dolorós i traumàtic degut a la forta especialització i

⁴⁷⁷ WILSON, Richard: "The Textile Industry" a RAWCLIFFE, Carole; WILSON, Richard (ed.) *Norwich since 1550* (2004). London. Hambledon and London. P. 240

⁴⁷⁸ CLARK, Christine: "Work and Empliment" a RAWCLIFFE, Carole; WILSON, Richard (ed.) *Norwich since 1550* (2004). London. Hambledon and London. P. 386.

⁴⁷⁹ CORFIELD, Penelope J: "From Second City to Regional Capital" a RAWCLIFFE, Carole; WILSON, Richard (ed.) *Norwich since 1550* (2004). London. Hambledon and London. P. 157-162

dependència que la ciutat de Norwich havia manifestat respecte el sector tèxtil. Durant aquest període, milers d'obers que fins llavors depenien de l'*spinning* i el *weaving* deixaren de tenir ocupació. Això es notà especialment al camp, on el complement econòmic que suposava el filat femení i infantil, es va veure retallat de la mateixa manera que ho van fer els preus agraris després de les guerres de França.

Per altra banda, començaren a emergir altres sectors. El *groceries trade* assolí un valor de mig milió de lliures al 1840, també ho feu el mercat de gra i el de caps de bestiar es va haver d'ampliar a la dècada dels anys 60 per encabir-hi el creixent volum d'estoc que s'hi comprava i venia.

Pel que fa a la manufactura de productes, el nou Norwich destacà per sobre de tot per alliberar-se de la dependència d'un únic sector, i partint de la renovació agrària, traçà el desenvolupament de diversos nous sectors, cap dels quals es va arribar a imposar sobre la resta amb la hegemonia que fins aleshores havia tingut el tèxtil.⁴⁸⁰

- *Brewering*. Molt lligat al sector de l'agricultura i a la producció de malt, la producció de cervesa tendí a una dinàmica de contracció en unes poques companyies, però assolint aquestes unes dimensions considerables. A alçades de 1840 hi havia 7 empreses, de les quals emergiren a alçades del 1860, 4.
- *Shoemaking*. El sector de la manufactura de sabates prosperà i fou l'únic sector capaç d'absorbir la mà d'obra especialitzada del tèxtil. El sector s'inicià al 1792 quan un venedor comença a fabricar sabates de diferents dimensions per a la venda en estoc. L'experiència fou imitada per diversos venedors, fins que al s. XIX, els processos de fabricació començà a fraccionar-se segons fases del procés productiu, tal i com es feia amb la producció del teixit de llana. La fabricació de sabates ocupava 829 persones al 1821 i al 1861 ja ocupava 6.000 treballadors. La clau de l'èxit d'aquest nou sector manufacturer fou la ràpida implementació de maquinària i l'adopció del sistema fabril –gràcies a l'antiga divisió dels processos productius–.
- *Engineering and metalworking*. Aquest va créixer gràcies a la demanda agregada de l'agricultura i la seva mecanització. Parteix del procés de

⁴⁸⁰ CLARK, Christine: "Work and Empliment" a RAWCLIFFE, Carole; WILSON, Richard (ed.) *Norwich since 1550* (2004). London. Hambledon and London. P. 389

substitució d'importacions quan alguns ferrers començaren a fabricar els seus propis productes, que anaven des de les reixes, les portes per a cases de camp i sistemes calefactores d'aigua.

No obstant, el sector que més capital mogué, va ser el sector financer i el de les assegurances.

14.4.2. El sector financer i l'assegurador.

Tot sembla indicar que fou el sector financer i assegurador el qui va sostenir la significació ensem nacional i internacional de la ciutat de Norwich, fins i tot quan aquesta ciutat ja havia iniciat un declivi industrial i demogràfic.

Des dels seus inicis, el sector financer estigué gairebé monopolitzat per la City de London, no només per ser allí on es trobava l'ecosistema natural en el que tal tipologia d'empreses podien sorgir, sinó també pels obstacles legislatius existents al desenvolupament del *join-stock banking* a províncies. Ens referim sobretot pel monopoli exercit pel Bank of England d'aquesta mena de societats, i per la restricció a un màxim de sis *partnerships* que podien tenir els bancs petits, fet que els restringia la seva capacitat de dispersió geogràfica i per tant els seus mecanismes de reduir els riscos derivats d'una excessiva focalització regional.

El mateix succeïa en les empreses asseguradores, les quals es van veure molt reduïdes al s. XVIII degut a la *Bubble Act* de 1720 que va excloure moltes entitats tret d'unes poques privilegiades.

El que restà a províncies era l'activitat de banca privada, prestataris de diners (*traders*) continuà sent una activitat força habitual, que, al llarg del s. XVIII anà guanyant importància fins irrompre especialment al s. XIX a partir de la liberalització del sector derivada de la fallida del Bank of England i les conseqüències que se'n derivaren a partir del 1825.

La banca de províncies, tanmateix, continuaria estretament lligada a la City, i gestionada per col·lectius quakers que fonamentaven la seva xarxa de socis a partir de relacions de tipus familiar i religiós. Serà en aquest context en el que es dinamitza el sector financer de Norwich. Malgrat que la majoria d'empreses emergiren durant l'últim quart del s. XVIII, seria durant la primera meitat del s. XIX quan el sector es consolidà i

guanyà complexitat.⁴⁸¹ Això significà canvis importants en l'estructura de capital, canvis importants entre les juntes directives i sobretot en dinàmiques de concentració entre el sector financer i el sector assegurador, sent les assegurances de vida i les assegurances contra incendis les carteres de serveis amb més sortida en mercats rurals. Així mateix, algunes de les cases amb més trajectòria de la ciutat com ara la família Gurneys (emparentats amb la banca Barclays) o la Harvey & Hudson aconseguí el títol de *Crown Bank*, amb el qual es guanyava el dret de ser l'entitat que recol·lectava el *county's land tax*.

No hi ha dubte, tampoc, que aquest fou el sector receptacle de part del capital procedent del vell *worsted trade*. Així, una de les cases més importants, fundada al 1768 era l'Allday & Kerrison, antics comerciants de fil, o els Hudson & Hatfield casa fundada al 1778, encara que dissolta al 1792 quan el primer dels socis es va unir amb Robert John Harvey, antic *worsted manufacturer*. També es remarcable que Starling Day, fundador del Norwich Bank al 1806 havia exercit de wool trader. Tots aquests exemples, malgrat no explicar el destí de la gran massa social que depenia del vell sector tèxtil, sí que dona pistes d'un anaren a parar part dels capitals que no foren invertits en la renovació del sector.⁴⁸²

14.5. La modernització de la xarxa viària de Norfolk.

Fins a finals del s. XVIII, East Anglia havia gaudit d'una de les millors xarxes de comunicacions d'Anglaterra, tot integrant comunicacions per terra, fluvials i marítimes, fet que li atorgà durant el s. XVII i XVIII un avantatge competitiu respecte la resta de nuclis manufacturers competidors. La llana cardada era importada de Lincolnshire i Leicestarsire a través dels canals fins a Boston o King's Lynn. I des d'allí es dirigia

⁴⁸¹ Disposem d'indícis que ja a l'últim quart del s. XVIII, , algunes de les famílies de banquers més importants de Norwich ja havien mostrat el seu interès inversor més enllà de Norfolk. Així, per exemple, de les 358 accions que el Canal de Leeds a Liverpool havia subscrit fora dels comtats de Lancashire i Yorkshire, 207 eren de London i 108 de Norwich, entre els qui es trobaven banquers i comerciants Quakers com els Gurneys. Igualment, al 1818, Joseph Gurney va subscriure £14.000 en accions del primer ferrocarril d'Anglaterra, l'Stockton & Darlington Railway Co. Així doncs, d'una manera significativa, podem determinar que foren part dels mateixos capitalistes de Norfolk els qui finançaren el desenvolupament dels transports, i, en conseqüència fomentaren la competitivitat del que serien els competidors directes dels seus llocs d'origen. WARD, J. R. *The Finance of Canal Building in Eighteenth-Century England* (1974). London. Oxford University Press. p. 33-35. HUNTER, Davies: *A Biographical Study of the father of Railways George Stephenson* (1975). London. Weidenfeld and Nicolson. P. 58.

⁴⁸² RYAN, Roger: "Banking and Insurance" a RAWCLIFFE, Carole; WILSON, Richard (ed.) *Norwich since 1550* (2004). London. Hambledon and London. P. 361-365

cap a Norwich via terrestre, o bé per Mar a través de Yarmouth. Igualment, els productes acabats eren transportats cap a London via terrestre, des d'on s'exportava a través de la *East Indian Company*, o a través de Yarmouth s'exportava cap a Europa.

Durant les primeres dècades del s. XIX, però, la xarxa de transports d'altres regions va millorar substancialment, fet que reduí els avantatges competitius que fins aleshores Norwich havia explotat. Un cop especialment dur per a Norwich va ser la construcció dels canals a través de les Midlands i que connectaven els emergents nuclis de producció del nord amb els ports de Liverpool, Hall, Bristol i Londres; això va produir una important reducció dels costos de transport, tant per als productes acabats com de les matèries primeres, donant un estímul més al West Riding.

14.5.1. El sistema regional de Norwich i la renovació de les carreteres.

El comtat de Norfolk constitueix un clar exemple de sistema regional amb múltiples centres i perifèries articulats entre ells i distribuïts pel territori condicionats totalment pel sistema fluvial i els sistemes agraris que s'hi ha desenvolupat.

L'articulació bàsica de Norfolk la constitueix Norwich com a capital, i tres nuclis d'importància menor, però amb capacitat per organitzar les seves pròpies perifèries. Aquests són King's Lynn, que constitueix la via de contacte de Norfolk amb Lincolnshire. Thetford és el segon d'aquests nuclis secundaris que comunica Norwich amb Cambridgeshire, i el tercer és Yarmouth que és el port de la regió. Existeix, tanmateix, una quinta subregió, pràcticament equidistant entre King's Lynn i Norwich i que fa les funcions d'enllaç entre aquestes; és Fakenham, que juntament amb Walsingham i Wells next the Sea, son una petita conurbació amb sortida independent al mar.

Una bona manera d'analitzar aquest sistema regional i subregional i les cronologies de la seva configuració moderna és observar el seu sistema de comunicacions i les cronologies de la seva construcció o millora. La font d'anàlisi cartogràfica de referència a la regió és el *Faden's Map of Norfolk* (1797), el qual ofereix una visió exhaustiva del sistema de comunicacions, les divisions administratives, les explotacions agràries, els

espais comunals, instal·lacions industrials, etc. A més, recentment, aquesta cartografia ha estat digitalitzada i geolocalitzada aconseguint, d'aquesta manera, aïllar els diferents continguts per facilitar-ne l'estudi.⁴⁸³

Norfolk, des de l'edat mitjana, ha disposat d'una tupida xarxa de camins, les condicions i viabilitat de les quals ha variat en funció dels recursos disponibles per al seu manteniment i sobretot les condicions climàtiques i la naturalesa del sòl, sent les millors habilitades, els terrenys més fàcilment drenables.⁴⁸⁴ La jerarquia del sistema de comunicacions la definia, no només l'entitat política responsable (la Regia Via, n'és un bon exemple), sinó també el volum de tràfec que recollia.

Fins al s. XVI, bona part del manteniment del sistema de camins i ponts era sostingut econòmicament pels monestirs, i en menor mesura pels senyors feudals. No obstant, amb la dissolució dels monestirs del 1530, la seva tasca de manteniment s'extingí, i el debilitament del poder senyorial durant l'última etapa Tudor i durant els principis de l'Estuart, va ocasionar un efecte similar sobre els senyors feudals. Aquesta situació, igualment, es va veure agreujada per un creixent trànsit de mercaderies i un major volum de població que s'hi movia.

A mitjans del s. XVI, un estatut del 1555 féu responsable dels camins a les *parishes*, les quals van haver d'organitzar un sistema de treball no remunerat per als diferents vilatans de quatre dies l'any destinat al manteniment de vies. Les ineficiències d'aquest sistema féu que, per indicacions del Parlament, es comencessin a lliurar llicències (les *Turnpike Acts*) a companyies responsables del manteniment de les diferents carreteres (*Turnpike trusts*) a canvi del dret a implantar impostos de pas.⁴⁸⁵

⁴⁸³ William Faden, juntament amb els seus *surveyors* Thomas Donald i Thomas Milne són considerats els màxims especialistes en la projecció dels *county maps* de l'últim terç del s. XVIII a Anglaterra. Fill d'un impressor escòs instal·lat a Londres, Faden havia estat deixeble de Thomas Jeffreys, *Geographer in Ordinary to George III* (a partir del 1760), i qui realitzà una important tasca en la cartografització d'Amèrica. Faden heretà el negoci del seu mestre. Prèviament a la projecció del mapa de Norfolk, Faden treballà en county maps irlandesos i escocesos, fet que li proporcionà l'experiència que es veié plasmada en el mapa de Norfolk, que, afortunadament, és dels darrers i, per tant els que gaudeixen d'un millor acabat i detall. La renderització de la cartografia de Faden, així com la seva història i l'estudi en profunditat dels seus continguts han estat publicats per MACNAIR, Andrew; WILLIAMSON, Tom: *William Faden and Norfolk's 18th-Century Landscape* (2010). Oxford. Oxbow books. La història del cartògraf es troba detallada al capítol 2 "Faden's map of Norfolk" entre les pàgines 49 i 77.

⁴⁸⁴ L'habilitació del territori pantanós per a l'agricultura constituí una de les principals fites de la transformació agrària de Norfolk durant el s. XVII i XVIII, fet que convertí aquest comtat i la resta d'East Anglia amb la regió agrària més desenvolupada d'Anglaterra. WILLIAMSON, Tom: *The Norfolk Broads. A landscap history* (1997). Manchester. Manchester University Press.

⁴⁸⁵ DAVISON, Alan; JOBY, Richard: "Early Roads and Turnpikes" a ASHWIN, Trevor; DAVINSON, Alan: *An historical Atlas of Norfolk* (2005). Cambridge. Phillimore&Co. p. 154-155.

14.5.1.1. Estructura administrativa de Norfolk.

L'organització territorial i administrativa anglesa arribà al s. XVIII amb una escassa variabilitat, si ho comparem amb els profunds canvis que implicaren els governs liberals sobre el territori francès o espanyol. Això ha fet que la historiografia faci referència a la excepcionalitat anglesa en allò referent a la cultura política i a l'evolució de l'organització vers l'estat modern, manifestant en tot moment un comportament evolutiu, més que no pas disruptiu.⁴⁸⁶

Aquí, tanmateix, adoptarem un punt de vista més descriptiu que permeti situar quines institucions intervenien en matèria d'infraestructures i com les seves competències evolucionaren al llarg del període aquí tractat.

L'estructura organitzativa bàsica d'Anglaterra és el *county*. D'origen altmedieval, és la divisió administrativa en que es va dividir el Regne un cop unificat aquest s'unificà. Entre el s. VII i el s. XI aquest sistema s'estabilitzà i perdurà intacte fins al s. XVIII, quan es realitzaren modificacions entre fronteres, i alguns comtats practicaren particions per respondre millor a les necessitats representatives i d'organització fiscal.⁴⁸⁷

En principi, cada comtat o *shire* tenia un *sheriff* com a representat de l'autoritat del rei, amb funcions d'alta justícia, d'organització militar (gestionada primer pel *Sheriff* i després pel *lord Liutenant*) i recaptació fiscal. Així mateix, a nivell administratiu, cada *shire* enviava dos *knights* a la *House of Commons*, a més a més dels representats dels diferents *boroughs*. L'organització representativa va començar a democratitzar-se amb la Great Reform Act del 1832, moment a partir del qual la representativitat passà a formar part dels estaments no privilegiats.

El *county*, a partir del s. XVI assumí progressivament funcions administratives tals com l'assignació de les *public houses*, les presons, els hospicis, reformatoris i institucions de caritat, la policia, infraestructures i les *county rates*, amb les que es sufragava tot plegat, taxes que foren unificades com un sol impost a partir del 1739. Per gestionar tot això s'establiren les *Quarter Sessions*, formades pels jutges de pau i un *clerk*, convocats pel *Lord Liutenant* quatre cops l'any. Amb les tasques de supervisió d'infraestructures, els

⁴⁸⁶ Un repàs historiogràfic a les visions i els contrastos que es s'han realitzat entre la transformació de l'estructura organitzativa de l'administració anglesa en comparació als estats moderns continentals, la podem trobar a EASTWOOD, David: *Government and Community in the English Provinces, 1700-1870* (1997). London. MacMillan Press. p. 1-20.

⁴⁸⁷ Es tractava de grans divisions de caràcter geogràfic aplicades sobre els comtats més extensos, com ara els Ridings de Yorkshire, les *parts* de Lincolnshire.

comtats designaren un *surveyor* qui vigilava i dotava de cohesió general les infraestructures traçades a més petita escala per les *parishes*.⁴⁸⁸

L'aplicació pràctica de les funcions del *county* es realitzava a partir dels *hundreds*, subdivisió que es realitzà al mateix temps que els *counties* i que constituïen unitats fiscals, unitat de lleva militar i unitat representativa. Els hundreds es varen veure buidats de les seves atribucions a partir de les reformes administratives practicades per tal d'aplicar les *poor laws unions*, el *sanitary discript* i els *highway district*. Finalment, al 1894 s'implantaren els *rural districts* els *urban districts*, amb el que els *hundreds* deixaren de tenir funcions, malgrat que seguien existint com a divisió territorial.

Des de l'òptica de l'administració local, es trobava el *city council* i les *parishes*, separades aquestes de les *parishes* eclesiàstiques al s. XIX arran de l'aplicació de les *poor laws*. Disposaven d'un consell propi i tenien representants al *city council*.⁴⁸⁹ A nivell de funcionalitats, aquí cal contemplar el fet de que eren aquestes unitats les responsables del manteniment del sistema de camins, i les que organitzarien, com ja s'ha esmentat, el sistema de treball popular per al manteniment d'aquelles infraestructures. Tanmateix, al llarg del s. XIX, l'aparició de noves polítiques propicià que l'aplicació de cadascuna d'aquestes es dotés d'una organització territorial pròpia que deixava la distribució per parròquies progressivament obsoleta.⁴⁹⁰

Resultarà interessant, doncs, atendre com s'adaptà al vell sistema a l'aparició de les turnpike acts, i com les funcionalitats de les parròquies bascularen cada com més cap a

⁴⁸⁸ Sobre la interrelació entre el poder i la pràctica política entre les *parishes* i les quartes sessions del *county*, cal llegir EASTWOOD, David: *Governing rural England. Tradition and transformation in Local Government 1780-1840* (1994). Oxford. Clarendon Press. p. 43-50. I sobre el desenvolupament intern d'aquesta institució i l'establiment dels Officers que modernitzaren la seva funcionalitat, cal llegir, de la mateixa obra les p. 50-70.

⁴⁸⁹ Segons Eastwood, la cultura i la pràctica política a nivell de parròquia era molt més personal que les altres institucions. Les actuacions es basaven més amb la experiència que amb la jurisprudència escrita, d'aquí l'important paper que hi jugava el *clerk* com a càrrec amb una trajectòria més llarga en els afers de govern. EASTWOOD, David: *Government and Community in the English Provinces, 1700-1870* (1997). London. MacMillan Press. p. 42-49.

⁴⁹⁰ Alguns exemples de legislació que buidava l'administració local –entre elles les *parishes*– de competències que autors com Byrne o Kingdom citen als capítols introductoris dels seus llibres sobre l'administració local britànica són: les *Municipal Corporation Act* de 1835, la introducció de les forces policials als *boroughs* al 1835 i als *countys* al 1839, la pèrdua de responsabilitats de les parròquies en matèria de pobres amb la *Poor Law Act* del 1834, els *Health boards*, arran de la implantació de la *Public Health Act* del 1848 i finalment les diferents *Turnpike Acts*, de les quals s'abordan a continuació, la *Highway Act* també del 1835 i 1862, o l'*Education Act* de 1870. BYRNE, Tony: *Local government in Britain* (2000). London. Pinguin Books. p. 13-21 i KINGDOM, John: *Local Government and Politics in Britain* (1991). Worcester. Phillip Allan. P. 26-31.

l'autoritat de les quarter sessions (una mostra més de la cada cop més evident hegemonia política del *county* sobre els afers locals). I, finalment, com després, aquestes infraestructures passaren a mans del *County Council*, institució que heretaria les funcionalitats civils del *Quarters Session*.

FIGURA 9.1: Detall de les comunicacions de Norwich al *Faden Map of Norfolk*



FONT: Topographical map County of Norfolk. (1797). A MACNAIR, Andrew; WILLIAMSON, Tom: *William Faden and Norfolk's 18th-Century Landscape* (2010). Oxford. Oxbow books. DVD annex.

14.5.2. Definició i funcionament de les *Turnpik Acts*.

Cadascuna de les Turnpik Acts hagudes a Anglaterra entre finals del s. XVII i la segona meitat del segle XIX eren iniciatives legislatives aprovades –o la renovació de les mateixes- per la Cambra dels Comuns (Acts) procedents de diferents col·lectius socials amb interessos regionals dirigits a millorar la infraestructura viària, especificant un o més trams que convindria reparar o construir. Aquest col·lectiu social o empresa era el que hom anomenava *trust*, integrat per diversos *trustees* o persones interessades en aquella obra.

Donada la naturalesa de la petició (reparació i manteniment de les infraestructures) i els requeriments legals vigents i demanats per a dur a terme aquella demanda, els trustees

eren un col·lectiu heterogeni de terratinents, *officers* de les ciutats, jutges de pau, promotors legislatius i representants del parlament. Òbviament, les personalitats amb càrrecs polítics eren molt importants, tant per dirigir la tramitació parlamentària, com pel fet de que fins aleshores i fins ben entrat el s. XIX, les carreteres seguien sent legalment competència de les parròquies o *parishes*, i com a tals, havien de tenir presència en la junta directiva de caràcter alhora semi-públic i semi-privat.⁴⁹¹ D'altres, com els terratinents o comerciants, eren els interessats directes en la millora de la carretera o via, i en tercer lloc, hi havia personalitats que només figuraven entre els trustees per acreditar solvència financera al trust.

En un segon nivell, hi havia els *officers* del Trust. Segons el cas, aquests càrrecs de funcions de gestió i direcció, podien estar ocupats pels mateixos trustees, o bé, ser persones assalariades. Hi havia tres *officers*: el *clerk*, el *treasurer*, i el *surveyor*.⁴⁹²

El clerk feia les funcions de secretari. Era la cara visible del trust, qui responia la correspondència i elaborava els informes demandats pel Parlament; en definitiva, era qui feia de corretja de transmissió entre els trustees, les autoritats polítiques i organitzava la gestió interna de l'empresa. Controlar aquest càrrec, a la pràctica significava tenir la gestió real del trust. A tall d'exemple, Albert cita que el Duc de Norfolk controlava fins a turnpiks de Sheffield només seleccionant qui havia de ser el clerk de cadascun d'ells.⁴⁹³

El tesorero era l'encarregat de gestionar les finances del trust. Ell rebia les inversions, realitzava els desemborsaments i tenia al dia els estats de comptes i la liquiditat. Per tant, de la seva tasca i la seva efectivitat en depenia la confiança que irradiava el trust davant dels possibles inversors, fet que, com veurem, era un factor de primer orde per al correcte desenvolupament del trust. D'aquí que, especialment a partir del s. XIX, la

⁴⁹¹ De fet, hem trobat evidències al *Minute Book* del turnipik trust de la carretera de Norwich a Thetford (i no pas de períodes primerencs) que ens indiquen que les parishes continuaven executant obres de manteniment de les carreteres mitjançant *works of duty* malgrat que aquelles estessin ja turnpikades. En aquests casos, la junta del trust arribava a un acord amb les parishes per delimitar els dies de treball. Norfolk Record Office, NTT T3/1. Minute Book Norwich & Thetford Trust. June 1787-sept 1824. *Meeting held this day at the King's Inn Wymondham of the commissioners of the Norfolk Turnpike.* 28/3/1788.

⁴⁹² ALBERT, William: *The Turnpike Road System in England 1663-1840* (1972). Cambridge. Cambridge University Press. p. 72-81.

⁴⁹³ Ibid. ALBERT, William, p. 72-73

majoria dels tesorers eren banquers reputats capaços, o bé de ser ells mateixos els inversors del trust, o bé utilitzar la seva xarxa de contactes per atreure capital prestat.⁴⁹⁴

I finalment, hi havia els *surveyor*. Aquest càrrec, als primers trusts de finals del s. XVII i principis del XVIII, normalment l'ocupaven personalitats designades per les *quarter-sessions*, qui ocupaven el consell constituït per representants de les diferents parròquies i per tant, l'òrgan responsable de supervisar l'estat en que es trobava les infraestructures viàries. El *surveyor* supervisava la reparació de les carreteres, i tot i que, teòricament, estava sota la direcció del trust, a la pràctica, com a expert en la matèria, tenia el poder de decisió sobre en què i com emprar els recursos econòmics del trust per al manteniment o nova construcció de les vies.

Cal tenir en compte que el propi Mc Addam havia estat *surveyor* de fins a sis trusts, fet que el convertí, no només amb el teòric de referència de com havien de ser les vies modernes i la seva construcció, sinó també, el principal crític amb la deriva del funcionament d'aquest tipus d'empreses, ja que a mesura que avançava el s. XVIII, el factor professional d'aquest càrrec va anar perdent gas en pro de figures més controlades dels *trustees*. Aquest fet, normalment va anar acompanyat d'una pèrdua de qualitat de les obres i l'increment de decisions errònies per part dels trusts.⁴⁹⁵

Pel que fa al finançament d'aquestes empreses hi havia dos mètodes: els *collection tolls* i els *loans*.

El primer era el que preveia la corresponent *Turnpik Act* i que es basava amb el dret a implantar *collection tolls*, això és peatges i portatges que havien de pagar tot aquell vianant que transités la via. El cobrament dels peatges era de les tasques més complicades de l'empresa; no només per l'alt índex de frau, sinó també per contemplar l'amplíssima casuística legislativa que afectava als peatges: peatges per límit de càrrega, per eix de roda, per animals de tir, per persona, etc. Entre 1773 i 1822 hi va haver, a banda de cadascuna de les *turnpik acts*, fins a 13 *acts* més posant esmenes i noves consideracions als peatges, augmentant o reduint les taxes, aportant detalls sobre exempcions de pagament, etc.⁴⁹⁶ Això farà que els *gatekeepers* seran treballadors ben

⁴⁹⁴ Albert afirma que a principis del segle XIX els Gurneys eren els tesorers de sis turnpikes de Norfolk. Ibid. ALBERT. P. 76-77

⁴⁹⁵ Ibid. ALBERT, William, p. 77-81.

⁴⁹⁶ El NRO conserva la documentació de diferents turnpik trusts on apareixen multitud d'expedients referente a queixes sobrecàrregues fiscals als peatges o reclamacions d'exempcions de pagament. Hem

pagats de l'empresa, el sou dels quals no parerà d'augmentar, no només perquè són els garants del cobrament dels recursos de l'empresa, sinó també perquè calia evitar pràctiques de corrupció o abusos amb els vianants.

No obstant això, la clau de l'èxit com a empresa dels trusts, no depenia de la recol·lecta, sinó de la gestió del deute, ja que la recol·lecció i els costos de manteniment eren factors que no depenien exclusivament de la gestió de l'empresa. Albert calcula que entre 1834 i 1838, període per al qual disposa de dades, els trusts van gastar el 67% dels seus ingressos en la reparació i un 20% en el pagament dels interessos del deute, mentre que únicament el 8,5% eren despeses d'administració. Igualment, el mateix autor afirma que una part de les despeses procedien dels costos de tramitació parlamentària de la seva *turnpik act*, quan per llei, a diferència dels canals i els ferrocarrils, aquestes empreses no podien subscriure, almenys, fins la segona meitat del s. XVIII, subscripcions.

Depenien, per tant, únicament els préstecs sota garantia hipotecària dels *turnpikes* i l'emissió de bons, especialment al principi, quan no es podien encara obtenir ingressos pels *tolls*, i calien recursos per tramitar la llei i, en cas d'aconseguir-la, finançar les primeres actuacions en matèria de reparació viària.

Pel que fa als inversors, cal tenir en compte l'evolució cronològica i les característiques pròpies que cada fase d'evolució del trust. Així, pel que fa a l'evolució cronològica, s'hi produí un abans i un després a partir del 1750, quan per llei, es varen començar a acceptar subscripcions de deute privat; això obria la porta al petit inversor, el qual guanyaria protagonisme en les successives demandes de crèdit dels trusts. Així, Albert diferencia entre els primers *loans* de l'empresa, que van a parar a mans de col·lectius interessats directament amb la millora de les vies: terratinents, mercaders i industrials, i una segona onada de demanda de crèdit en la que les subscripcions guanyen protagonisme. Entre tots els exemples que aporta l'autor, el que fa referència a la regió

loalitzat un exemple de Mr Wickes, el qual demanava exempció de pagament per a un peatge de la carretera d'Alysham a Cromer (Norfolk) en base a una clàusula d'exempció que pretesament apareixia a l'Act del parlament del turnpik, mentre que els trustees li rebutjaven els arguments aportats, i a més l'acusen de ser un dels usuaris del camí qui més danys provocava a la infraestructura degut al sobrepès que transportava amb els seus carruatges i els animals de tir. Exemples com aquests n'hi ha molts, i tenen la virtut d'aportar, juntament amb la resta de l'expedient, informes dels col·lectors (amb nom, data d'assignació del càrrec i àmbit de responsabilitat), un extracte de l'expedient de recaptación del toll i l'usuari, i finalment, còpies impreses de la bill i l'act del turnpik en qüestió. NRO, AYL 1034. *Papers Turnpike Trust Alysham to Cromer. Case of Mr Rice Wickes.*

aquí objecte d'estudi és el del *turnpik* entre Norwich i Swaffham, on els primers loans anaren a parar a mans de terratinents en un 68% (£1.550 d'un total de £2.300), mentre que a les onades de crèdit d'entre 1771 i 1773, només Richard i John Gurney aportaren £750 de les £2.900 en total.⁴⁹⁷

Malgrat la popularitat de les subscripcions de deute dels *turnpiks*, els interessos mai foren excessivament elevats, i sempre es situaven al voltant del 5%, però a canvi oferien una garantia de devolució del préstec força elevada, circumstància que era més ben vista pel petit inversor de províncies que pel grans financers que buscaven operacions mes grans i amb una major rendibilitat.

Per contra, la classe de propietaris i els que designàriem els prestamistes de la primera onada de demanda de capital, obtenien els beneficis en una millora de les condicions d'arrendament de les seves terres o l'abaratiment dels costos de transport.⁴⁹⁸ A més, recents estimacions apunten que els beneficis en l'esfera privada de les *parishes* afectades pels *turnpiks* van veure augmentada la seva renda en un 20%. Aquest és un factor determinant per entendre l'interés de la classe propietària al mateix moment que es realitzaven les transformacions agràries sobre els camps de Norfolk.⁴⁹⁹

14.5.3. Les *Turnpik Acts* de Norfolk.

A Norfolk, les *Turnpik Acts* varen aparèixer d'hora amb un cas aïllat l'any 1695 (per al camí entre Wymonham a Attleborough), encara que el gruix d'aquest sistema, no el trobem implantat a la regió fins a la segona meitat del s. XVIII⁵⁰⁰, i va continuar en funcionament fins la segona meitat del s. XIX, quan començaren a establir-se nous sistemes de finançament per al manteniment de la infraestructura viària, i el *Turpiks* foren retornats a la Cambra dels Lords.⁵⁰¹

⁴⁹⁷ Ibid ALBERT, William, p. 110.

⁴⁹⁸ Ibid. ALBERT, William, p. 118-119.

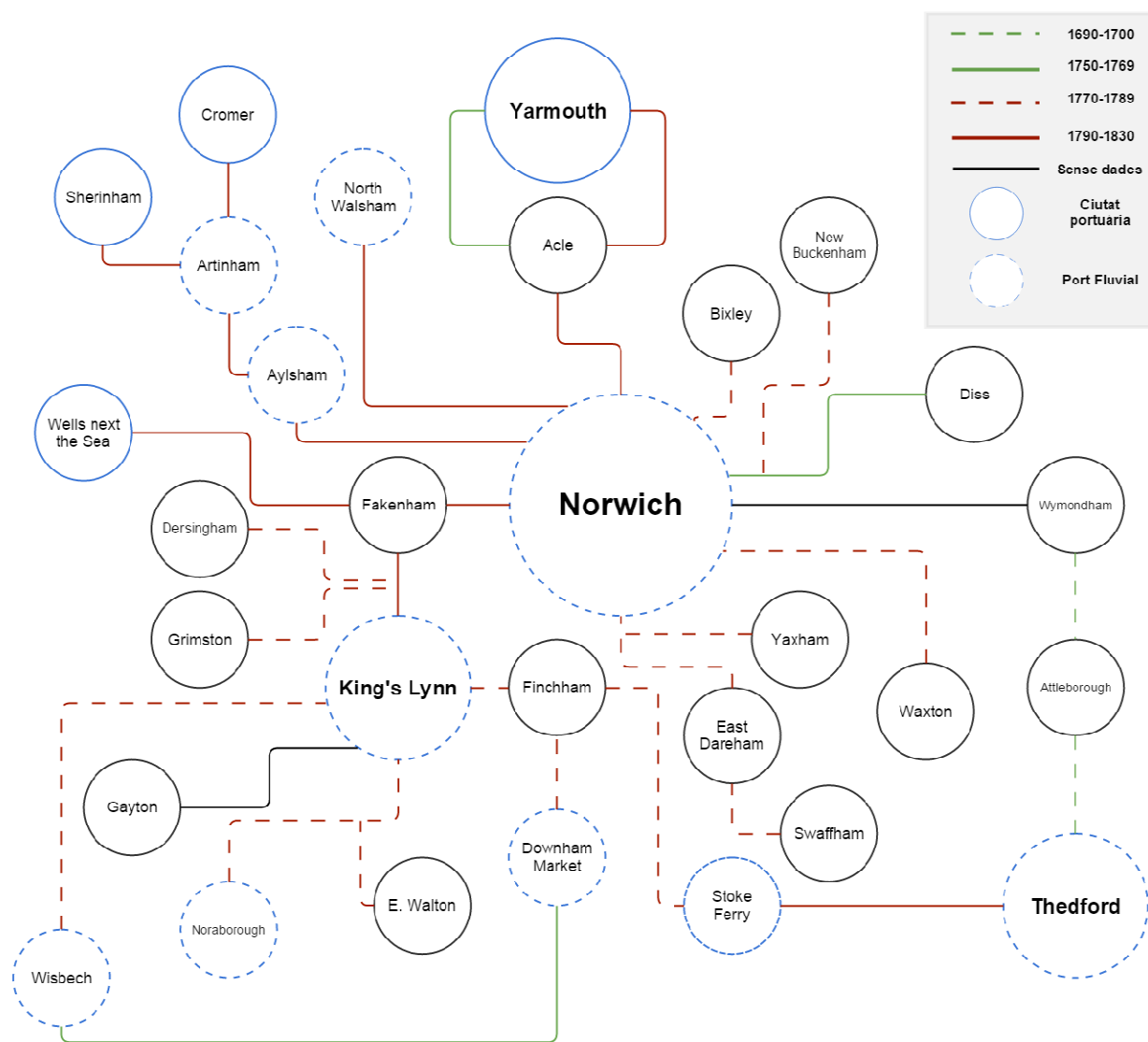
⁴⁹⁹ BOGART, Dan: "Turnpike trusts and property income: new evidence on the effects of transport improvements and legislation in eighteenth-century England" a *Economic History Review*, 62,1. 2009. p. 128-152, especialment a partir de la p. 148.

⁵⁰⁰ La panoràmica general sobre el fenomen dels Turpikes que assenyala William Albert, ens situa, tal com ell la defineix, la *Turnpike mania* a Anglaterra entre el 1751 i el 1772, establint-se un total de 389; això és que en 22 anys se'n van posar més que en els 40 anys precedents, i més dels que s'establirien en els pròxims 66 anys. ALBERT, William: *The Turnpike Road System in England 1663-1840* (1972). Cambridge. Cambridge University Press. P. 49-56.

⁵⁰¹ COSSOMS, Arthur: "The Turnpik Roads of Norfolk" a *Norfolk Archaeology*, XXX. 1952. 1952. Norwich. Printed by Jarrold & Sons LTD. P. 208-209

Pel que fa a la cronologia de la instauració dels *turnpiks trusts*, s'ha elaborat el següent croquis per facilitar-ne la visualització del seu desenvolupament.

FIGURA 9.2: Cronologia de les *Turnpik Acts* aprovades per part del Parlament al comtat de Norfolk. 1690-1830.



FONT: Elaboració pròpia a partir de ALBERT, William: *The Turnpike Road System in England 1663-1840* (1972). Cambridge. Cambridge University Press. Apèndix B. p. 201-223. I DAVISON, Alan; JOBY, Richard: "Early Roads and Turnpikes" a ASHWIN, Trevor; DAVINSON, Alan: *An historical Atlas of Norfolk* (2005). Cambridge. Phillimore&Co. p. 154-155.

D'aquest croquis s'han de destacar dos aspectes fonamentals. El primer és la lectura cronològica, i el segon és la distribució dels *turnpiks* segons la categoria dels nuclis urbans.

Pel que fa a la cronologia, trobem una aclaparadora majoria dels *turnpiks* instal·lats entre 1770 i 1790, seguits pels instal·lats al període considerat final del sistema de *turnpiks* al Regne Unit, entre 1790 i 1830. Les *Turnpiks Acts* més primerenques es poden considerar gairebé anecdòtiques. Si comparem aquesta cronologia amb l'evolució de les *Turnpiks Acts* instal·lats a tot el Regne, podem considerar que la cronologia de Norfolk segueix la tendència general i irromp amb força amb mateix moment en que ho fa a la resta de contrades. Tanmateix, si comparem la cronologia de Norfolk amb la de la resta d'East Anglia, veurem com, sobretot durant les etapes inicials, Norfolk no participa del fenomen, mentre que altres comtats, especialment Lincolnshire, i en menor mesura Suffolk i Cambridgeshire, instal·len *turnpiks* i milloren les seves comunicacions més d'hora. Atribuïm aquesta circumstància a la creixent dependència que els comtats més occidentals d'East Anglia començaven a manifestar respecte la emergència industrial de les Midlands, i com aquests territoris es veien afavorits per les millores de les línies de comunicació que articulava Anglaterra de sud a nord. Norfolk, per la seva banda, disposava d'una xarxa de camins i carreteres i camins en bones condicions i un sistema de navegació fluvial que podia suplantar les deficiències existents.

GRÀFIC 9.1: Cronologia comparativa del nombre de *Turnpik Acts* entre Anglaterra, East Anglia i Norfolk. 1663-1839.



NOTA: East Anglia, inclou Suffolk, Lincolnshire i East Cambridgeshire però no inclou Norfolk, que s'ha comptabilitzat com una sèrie a banda.

FONT: Elaboració pròpia a partir de ALBERT, William: *The Turnpike Road System in England 1663-1840* (1972). Cambridge. Cambridge University Press. Apèndix B. p. 201-223. I DAVISON, Alan; JOBY, Richard: "Early Roads and Turnpikes" a ASHWIN, Trevor; DAVINSON, Alan: *An historical Atlas of Norfolk* (2005). Cambridge. Phillimore&Co. p. 154-155.

Si ens fixem en la cronologia de les renovacions i el nombre de les mateixes, podrem observar l'amplitud temporal del fenomen, així com la insistència de les millores en matèria viària que es produïren en aquesta regió d'Anglaterra abans que les carreteres passessin a formar part dels pressupostos de les noves institucions regionals com el *Norfolk County Council*.

TAULA 9.1: Cronologia de les principals *Turnpik Acts* i la seva renovació a Norfolk (1695-1876)

	Wymondham to Attleborough Wisbech to March Norwich to Scole Bridge Norwich to Great Yaremouth Norwich to Block Hill Norwich to Swaffham Norwich to Watton King's Lynn to Downham Market King's Lynn to Grimston Norwich to New Buckenham Downton Market to Barton Yarmouth to Gorleston Ipswich to Southtown Thetford to Bury Norwich to Aylsham Little Yarmouth to Blythburgh Norwich to North Walsham Norwich to Fakenham Wells to Fakenham Great Yarmouth to Acle		Wymondham to Attleborough Wisbech to March Norwich to Scole Bridge Norwich to Great Yaremouth Norwich to Block Hill Norwich to Swaffham Norwich to Watton King's Lynn to Downham Market King's Lynn to Grimston Norwich to New Buckenham Downton Market to Barton Yarmouth to Gorleston Ipswich to Southtown Thetford to Bury Norwich to Aylsham Little Yarmouth to Blythburgh Norwich to North Walsham Norwich to Fakenham Wells to Fakenham Great Yarmouth to Acle
1695	•	1804	
1696	•	1805	•
1697		1806	
1707		1807	•
1708	•	1808	
1709		1809	•
1724		1810	
1725	•	1811	•
1726	•	1812	•
1727		1813	•
1728		1814	
1729	•	1815	
1730	•	1816	•
1731		1817	•
1745		1818	
1746	•	1819	
1747	•	1820	
1748	•	1821	
1749	•	1822	

	Wymondham to Attleborough Wisbech to March Norwich to Scole Bridge Norwich to Great Yaremouth Norwich to Block Hill Norwich to Swaffham Norwich to Watton King's Lynn to Downham Market King's Lynn to Grimston Norwich to New Buckenham Downton Market to Barton Yarmouth to Gorleston Ipswich to Southtown Thetford to Bury Norwich to Aylsham Little Yarmouth to Blythburgh Norwich to North Walsham Norwich to Fakenham Wells to Fakenham Great Yarmouth to Acle		Wymondham to Attleborough Wisbech to March Norwich to Scole Bridge Norwich to Great Yaremouth Norwich to Block Hill Norwich to Swaffham Norwich to Watton King's Lynn to Downham Market King's Lynn to Grimston Norwich to New Buckenham Downton Market to Barton Yarmouth to Gorleston Ipswich to Southtown Thetford to Bury Norwich to Aylsham Little Yarmouth to Blythburgh Norwich to North Walsham Norwich to Fakenham Wells to Fakenham Great Yarmouth to Acle
1764		1823	
1765	•	1824	
1766	• •	1825	
1767	• •	1826	•
1768	• •	1827	
1769	• •	1828	•
1770	• • • • • •	1829	
1771		1830	•
1772	•	1831	• •
1773		1832	•
1774		1833	•
1775		1834	•
1776		1835	•
1784		1836	
1785		1848	
1786	•	1849	•
1787		1850	
1788		1856	•
1789	• • • • •	1857	•
1790		1858	

166
1694

	Wymondham to Attleborough Wisbech to March Norwich to Scole Bridge Norwich to Great Yaremouth Norwich to Block Hill Norwich to Swaffham Norwich to Watton King's Lynn to Downham Market King's Lynn to Grimston Norwich to New Buckenham Downton Market to Barton Yarmouth to Gorleston Ipswich to Southtown Thetford to Bury Norwich to Aylsham Little Yarmouth to Blythburgh Norwich to North Walsham Norwich to Fakenham Wells to Fakenham Great Yarmouth to Acle		Wymondham to Attleborough Wisbech to March Norwich to Scole Bridge Norwich to Great Yaremouth Norwich to Block Hill Norwich to Swaffham Norwich to Watton King's Lynn to Downham Market King's Lynn to Grimston Norwich to New Buckenham Downton Market to Barton Yarmouth to Gorleston Ipswich to Southtown Thetford to Bury Norwich to Aylsham Little Yarmouth to Blythburgh Norwich to North Walsham Norwich to Fakenham Wells to Fakenham Great Yarmouth to Acle
1791		1859	
1792	•	1860	
1793		1861	
1794		1862	•
1795		1863	•
1796		1864	•
1797		1865	
1798		1866	
		1867	
		1868	•
		1869	•
		1870	•
		1871	•
		1872	•
		1873	
		1874	•
		1875	
		1876	

NOTA: S'ha obviat alguns turpiks perquè representen trams sense origen o final a un nucli urbà. S'han comptat com renovacions dels turnpiks acts malgrat que representin ampliacions dels trams precedents

FONT: COSSOMS, Arthur: “The Turnpik Roads of Norfolk” a Norfolk Archaeology, XXX. 1952. Norwich. Printed by Jarrold & Sons LTD. P. 208-209.

Les dades publicades al quadre ens presenten la distribució cronològica de fins a 127 *Turnpike Acts* de Norfolk corresponent a un total de 20 carreteres o trams de Norfolk. De les 127 *acts*, 2 es situen a finals del s. XVII, 9 a la primera meitat del s. XVIII, 40 a la segona meitat del s. XVIII, 44 a la primera meitat del s. XIX i 32 a la segona meitat del s. XIX. Els anys que hi van haver més *acts* foren el 1775, amb 5 *acts*, el 1790, 6; el 1812, 6, el 1831, 8 i 1870 amb 7.

De mitjana, els trams de Norfolk tingueren al llarg de tot el període contemplat 6,4 *acts* per tram, sent el que més *Acts* tingué el de Wymondham a Attleborough, amb un total de 13 *acts* (entre les quals hi ha la més antiga, i la tercera de tot Anglaterra) i el que menys el de Thedford a Bury Saint Edmund, amb només 1 *act*.

Si comparem la distribució cronològica del quadre amb la del gràfic anterior pot semblar contradictori el dinamisme de les *turnpike acts* de la primera meitat del s. XIX i fins i tot les de la segona meitat d'aquesta centúria, però per tenir una visió acurada del fenomen caldria disposar de la correlació de les *acts* amb milles. La fon consultada únicament disposa d'aquestes dades per al període del 1839. Cossoms afirma que únicament 7,3% de les milles estaven sota aquest règim l'any 1839 (349 milles d'un total de 4.774). La qual cosa ens fa pensar que els *turnpike acts* del s. XIX representaven actuacions sobre trams més curts de vies, en comparació a les primeres *acts* que malgrat tenir un menor nombre d'unitats, tenien potestat per actuar sobre trams més llargs de camí.

Aquest era el segon percentatge més baix dels comtats circumdants, ja que Suffolk tenia el 6,5% (221 de 3.333), mentre que Northampton tenia un 17,5%, Leicester 15,9% i Derby el 25,3%. Això ens fa pensar que malgrat tenir un nombre menor de *turnpike acts*, els trams atorgats pel parlament eren els de més longitud i distància. Igualment, aquest autor ens informa que al 1881 que foren "disturnpiked" un total de 336 milles (18 *turnpikes*) a la *House of Lords*.

Finalment cal destacar la relació entre categoria de nucli urbà i la cronologia dels seus *Turnpikes*. Al croquis es pot apreciar com l'aplicació dels *turnpikes* més primerencs solen correspondre a nuclis de tercera categoria, buscant la comunicació entre ells o el seu subcentre regional; per contra, les comunicacions entre el centre de primera categoria (Norwich) i els nuclis de segona categoria (Thedford, King's Lynn i Yarmouth) ho fan

en cronologies tardanes. Atribuïm aquesta casuística a la falta de recursos dels nuclis petits per finançar el manteniment de la xarxa de camins tal i com es feia abans de la instauració de les *Turnpik Acts*,⁵⁰² i a la prioritització per part del Parlament de la xarxa de camins capil·lar per tal de fomentar la millor extracció dels productes agraris cap als respectius centres regionals.

14.6. Els *Inland waterways*. El sistema de rius navegables i els canals de Norfolk.

El comtat de Norfolk presenta una geografia força adequada per a que el transport fluvial s'hi desenvolupés. Es tracta d'una regió pantanosa, nutrida de rius i afluents que es comuniquen i tradicionalment aprofitats amb estanys artificials (boards) aprofitats per a usos agrícoles i transport. Aquestes condicions naturals i també artificials facilitaren la creació de nexes entre els diferents sistemes fluvials de la regió, que tot seguit passem a descriure. En quant als sistemes fluvials navegables, Norfolk presenta tres sistemes diferents.⁵⁰³

El primer el constitueix el riu Ouse que comença a Attleboroug, passa per Thetford –on comença a ser navegable- i Downham Market i desenvoca finalment a la Mar del Nord passat King's Lynn. Aquest riu es divideix entre el Little i el Great Ouse, ja que, més o menys a la meitat del seu recorregut, comença a rebre el cabal dels seus afluents: el Wissey, el qual és navegable únicament el seu últim terç de recorregut (a l'alçada d'Stock Ferry), el riu Bedford, el conjunt fluvial format pel Well Creek, el Popham, l'Old Nene i el Wisbeck. I finalment, a l'alçada de King's Lynn el Great Ouse reb les aigües del riu Nar, que era navegable fins a West Acre i Narborough fins King's Lynn. Lògicament, aquest sistema fluvial articulà, des d'antic, totes les comunicacions entre King's Lynn i els assentaments de la seva subregió.

⁵⁰² Malgrat la presència cada cop més important dels trusts dedicats al manteniment de camins, eren les Parishes les que eren legalment responsables del bon estat dels camins entre 1750 i 1850. Aquesta circumstància, sovint, provocava una forta confusió entre els Comisioners dels Turnpiks, els consells de les Parishes i fins i tot, en zones urbanes, els Improvement Commissioners de les ciutats. GILNARLIS, John ; POLLARD, Sidney : « Roads and waterways » a FEINSTEIN, Charles H; POLLARD, Sidney (ed.): *Studies in capital formation in the United Kingdom* (1988). Oxford. Clarendon Press. p. 201-208

⁵⁰³ DAVIDSON, Allan: "Inland Waterways" a ASHWIN, Trevor; DAVINSON, Alan: *An historical Atlas of Norfolk* (2005). Cambridge. Phillimore&Co. P. 156-157.

Geològicament, aquesta àrea coneguda com les West Norfolk Lowlands, es caracteritza per tenir àmplies zones de fangars, turberes i bruguerars que requeriren una tractament de dessecació i habilitació intensiu per a l'activitat agrària.⁵⁰⁴

El segon sistema l'articula el riu Yare i té com a doble epicentre Norwich i Yarmouth. Aquest riu té dos grans afluents: el riu Wensum, que desemboca al Yare a l'alçada de Norwich i en possibilita la seva navegabilitat des del mar fins a la capital de Norfolk, i el Waveney que desemboca al Yare al seu últim terç de recorregut. El Waveney està situat en una zona molt pantanosa, fet que en facilitava la connexió amb estanys i canals.

I finalment el tercer sistema era el format pel riu Bure, que desemboca a Yarmouth, i que era navegable des del mar fins a Coltishall i perllongat mitjançant rescloses (locks) fins Alysham. Al mateix succeïa amb el seu principal afluent, l'Ant, que desemboca al Bure a la meitat del seu recorregut, i que era navegable fins a Dilham, malgrat que igualment es perllongà fins a Antinham, duplicant d'aquesta manera el seu traçat.

La qualitat del sol en aquests últims dos sistemes fluvials és extremadament propici, no només per a les comunicacions, sinó també per a que s'hi desenvolupés una agricultura intensiva de primer nivell. A les zones altres, això és l'arc geogràfic format per Norwich, Aylsham i North Walsham, constituïa geològicament el *Rich Loam district*, una zona extremadament fèrtil i ben irrigada que desembocava a les broadlands, on s'hi reunien tots els cursos fluvials de l'est de Norfolk on s'hi dipositaven extensos dipòsits de llims, que requerien d'habilitació i neteja per a que s'hi pogués navegar sense problemes.

14.6.1. Les canalitzacions dels sistemes fluvials.

Degut a que Norfolk constitueix una extensa plana dominada per fangars i zones pantanoses, era habitual que els cursos fluvials, de manera natural variessin el seu traçat, fet que era força comú al sistema fluvial occidental, amb els rius Great Ouse i el Wissey. Això feu que des de ben aviat, una de les principals tasques d'habilitació

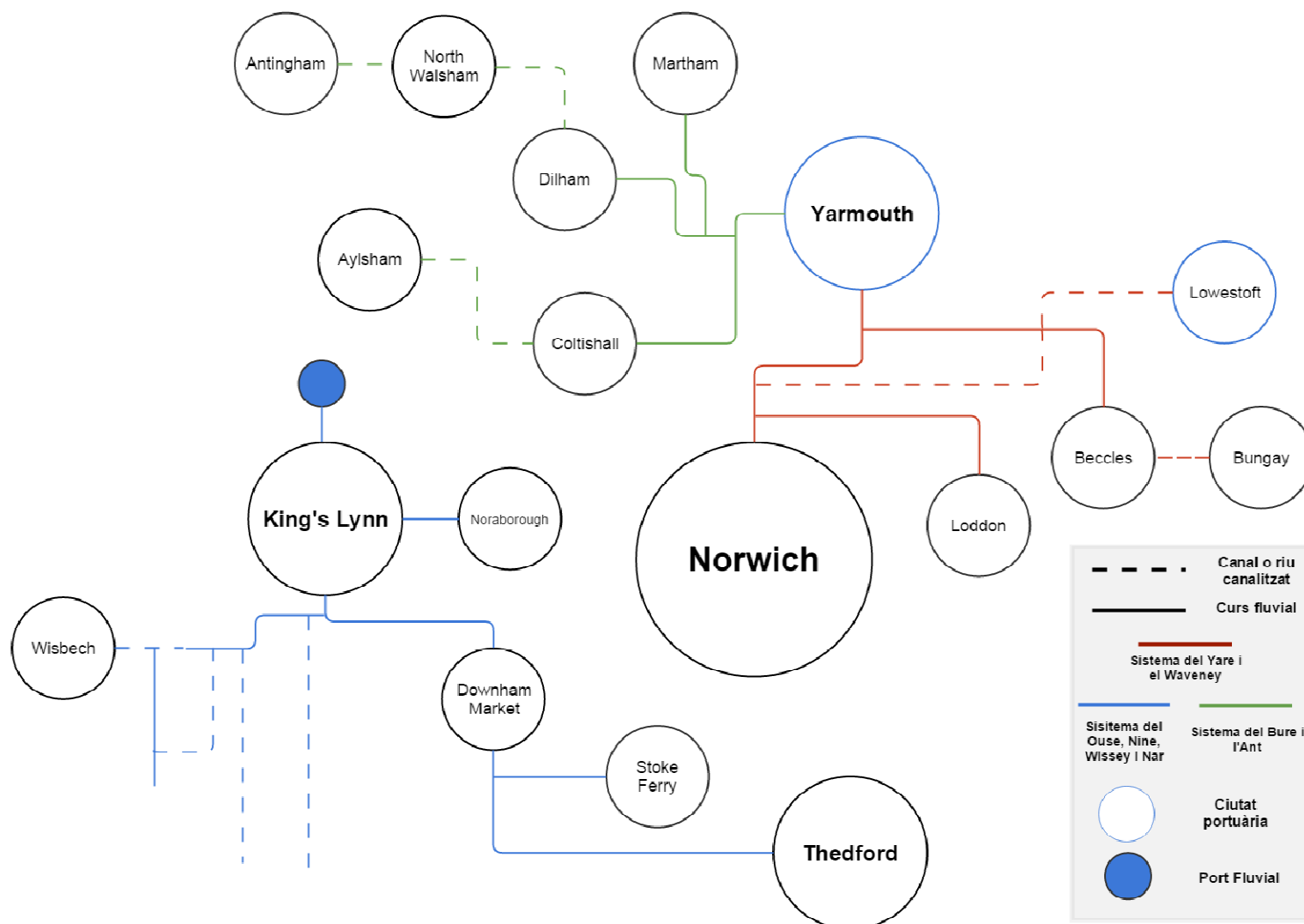
⁵⁰⁴ WILLIAMSON, Tom: "Soil Landscapes" a ASHWIN, Trevor; DAVINSON, Alan: *An historical Atlas of Norfolk* (2005). Cambridge. Phillimore&Co. P. 8-9.

agrària del territori passés per la canalització i la fixació dels cursos fluvials, fet que estabilitzà i assegurà, simultàniament els sistemes de transport.

Malgrat que hi ha precedents des de l'edat mitjana, les actuacions decidides en aquest aspecte es portaren a terme des de mitjans segle XVII i sobretot durant el s. XVIII, quan les inversions en la canalització no només eren vistes com un negoci rentable, sinó també com un mitjà de modernització de les economies regionals. Aquestes actuacions, podien anar des de la neteja i habilitació dels cursos fluvials per tal d'extreure els dipòsits de fang i llims per evitar l'estancament de les embarcacions, les *wherries* s'hi podien construir sistemes de rescloses amb les que salvar desnivells, o bé s'hi construïen passos artificials que comunicaven cursos fluvials o unien aquests amb pantans i aigües estancades per ampliar les possibilitats de navegació donades de manera natural.⁵⁰⁵

⁵⁰⁵ Sobre les característiques físiques i l'activitat comercial i logística que envoltava les *wherries* i la navegació fluvial a la regió d'East Anglia, cal veure MALSTER, Robert: *Wherries and Waterways* (1986). Lavenham. Terence Dalton Limited. Sobre les característiques que feien especialment adient aquest tipus d'envarcació per navegar els traçats poc profunds s'aquests rius, veure el capítol "Construction of the Wherry" p. 31-54.

FIGURA 9.3: El sistemes fluvials de Norfolk i la seva canalització (1670-1850)



FONT: Elaboració pròpia a partir de DAVISON, Alan: "Inland Waterways" a ASHWIN, Trevor; DAVIDSON, Alan (eds.): *An historical Atlas of Norfolk* (2005). Cambridge. Phillimore & Co. LTD. p.156

14.6.2. La millora de la navegació dels rius de Norfolk.

En aquest epígraf s'abordarà les millores realitzades sobre els rius navegables de Norfolk, des de finals del s. XVII fins al s. XIX. Aquestes millores responien indistintament a les necessitats de facilitar les comunicacions i també per habilitar el sistema de navegació vigents a uns volums molt més importants de mercaderia transportats. En aquest ordre, s'han documentat propostes, no només de canalització o dragatge dels rius, sinó també l'ampliació, alineament i interconnexió entre ells.⁵⁰⁶ Alguns projectes es portaren a terme, d'altres es quedaren en meres propostes que mai s'arribaren a realitzar, però resulta evident que Norfolk participà, malgrat les seves limitacions de tipus geològic, de l'onada inversora orientada a canalitzar el seu territori i adaptar els seus rius a unes comunicacions modernes i eficients.

14.6.2.1. Classificació de les diferents empreses.

S'ha detectat tres models diferents d'actuacions en funció de qui esdevé el responsable de la canalització:

En primer lloc trobem les iniciatives de caràcter privat que buscaven l'aprovació del govern. El col·lectiu de mercaders o terratinents interessats en l'obra, presentaven una proposta legislativa al Parlament (Bill), on s'especificava els motius de l'obra proposada, les actuacions que caldria efectuar, el capital de l'empresa que es constituïria i les formes de finançament de la mateixa.⁵⁰⁷ Si la bill era acceptada, el Parlament convertia el nom de la iniciativa en una Act i dotava a l'empresa del monopoli

⁵⁰⁶ La interconnexió entre els diferents rius de la regió es localitzaven cronològicament a les etapes més primerenques de la febre canalitzadora (mitjans s. XVIII), quan Norwich estava al cènit de la seva producció industrial i començava a notar els efectes de la competència d'altres regions. Abaratar els costos de la importació de matèries primeres i els costos d'exportació de les manufactures resultants, creien que seria l'únic mitjà per no perdre el mercat dels seus teixits de llana, respecte l'arribada dels teixits de cotó. Un exemple d'això és la proposta d'unió entre King's Lynn i Norwich via Swaffham i East Dereham, amb el que es pretenia facilitar l'arribada de la llana de les Midlands i l'exportació dels teixits de llana a través de King's Lynn. El mateix va succeir amb l'atenció orientada al mercat de productes agraris, amb la proposta d'unir Norwich i Downham Market, per contrarestar l'atracció que exercien sobre l'àrea occidental de Norfolk les regions en creixement de Northampton, Huntingdon i Cambridge. BOYES, John; RUSSELL, Ronald: *The canals of Eastern England* (1977). Newton Abbot. David and Charles. P. 121.

⁵⁰⁷ Per exemplificar aquest procediment, hem localitzat l'expedient amb la relació de propietaris que es mostraven favorables i interessats en la millora i la canalització del riu Yare entre Norwich i el port de Great Yarmouth, juntament amb els plànols de les seccions i els *cuts* que s'havien d'executar a l'obra. Tot plegat formava part de la documentació que s'havia de tramitar a l'estadi del comitè de l'Standing Orders del Parlament. NRO. Y/S 8/8. *Norwich Navigation. Book of Reference containing the names of the owners or reputed owners, lessors or reputed lessors and occupiers of property in a though which the Navigation, passers and the works connected therewith are intended to be made*. Novembre-desembre del 1845.

d'actuació, autoritzant-la a implantar els mitjans de finançament estipulats. En certa manera, les empreses de canalització s'assimilaven força a les *Turnpik Acts*, malgrat que aquestes tenien llibertat per constituir-se com a societats d'accionistes (*shares*) i accedir al finançament de maneres diverses, entre elles, accedint a préstecs de l'estat (*Exchequer Bill Loan Comissioners*) i fer el traspàs de la concessió mitjançant la venda de l'empresa. Estaven autoritzades, tanmateix, a hipotecar els tolls en garantia dels préstecs adquirits.⁵⁰⁸

I, en segon lloc, trobem les actuacions de caràcter públic, l'exemple del qual es pot resseguir bé durant les primeres etapes de millora de la navegació del riu Yare.⁵⁰⁹ En aquests casos, malgrat que el clam de millores arriba sempre de la mà dels sectors privats amb interessos en la navegació, solen ser les corporacions de govern local (corporacions o magistrats del *county*) les qui porten la iniciativa. En aquests casos, si la proposta de millora passa l'autorització parlamentària, a l'*Act* resultant s'especifica qui designarà els *commissioners* que seran els responsables de l'Obra. En actuacions complexes com la del Yare, d'un total de 12 *commissioners*, 3 els assignava la corporació de Yarmouth, 3 més el *mayor, sheriff & citizens and commonality of Norwich* i els sis restants, els magistrats de Norfolks i Suffolk que formen part de les corresponents *quarter-sessions*.

Es podia donar el cas que en successives *acts*, les condicions es modifiquessin, que es donés més autoritat, a alguns col·lectius o es reorganitzés per llei la distribució de la col·lecta dels *tolls*. És en aquests casos quan es produeixen desavinences i conflictes com el que es donaren entre Norwich i Yarmouth.

Seria convenient, tanmateix, afegir indicacions d'una categoria intermitja entre la mobilització de recursos públics i privats, i que es donava especialment a les intervencions més primerenques, durant la segona meitat del s. XVII. El cas paradigmàtic és el del riu Ouse. Comença al 1600 amb iniciatives que compaginaven el dragatge dels canals i el drenatge de les terres pantanoses. El terratinent que aconseguí

⁵⁰⁸ Com a estudi de cas concret i detallat d'una empresa de canalització d'aquestes característiques, podem aportar el recent treball publicat sobre la canalització del riu Bure, del 1772. SPOONER, Sarah (ed.): *Sail and storm. The Aylsham navigation*. (2012). Aylsham. Aylsham Local History Society. Sobre el projecte, l'estructura empresarial i la seva tramitació administrativa, destaquem el capítol "The plan for the navegation" p. 11-32.

⁵⁰⁹ La relació descriptiva de les acts que afectaven al riu Yare la podem trobar a *Priestle's Navigable rivers and canals (1831)*. Reedició del 1969. Newton Abbot. David & Charles Reprints. Concretament Norwich and Lowestoft Navigation. P. 479-482.

l'act, qui *s'aventurava* (com narrava la documentació) a invertir els seus diners en millorar aquelles terres, se'l recompensava amb la privatització d'una part de les terres recuperades. Sovint, les obres de drenatge requerien obrir canalitzacions o rectificar traçats fluvials que implicaven la variació de les condicions de la navegació. Els interessats apel·laven a les administracions locals, les quals, per petició parlamentària, acabaven entrant en la gestió de les obres.

Els interessos oposats generaven normalment conflictes (els navegants no volien la instal·lació de tolls) que feien que les obres mai es donessin per enllestides ni fossin acceptades com a acabades. Les llicències atorgades per les *acts* passaven de mans, eren comprades i venudes, i deixaren un reguitzell d'actuacions normalment concretades en diversos *cuts* que conserven el nom dels seus promotors. No obstant, en aquests casos, les obres, fins entrat el s. XIX, mai foren considerades un conjunt, sinó que eren abordades per trams d'actuació autoritzats per la llei, però que, òbviament, implicaven la variació de les condicions naturals del curs fluvial a la resta de trams i al port marítim corresponent. A més, moltes d'aquestes iniciatives tenien l'origen i el capital fora de Norfolk, i, en més d'un cas, implicaven gestions conjuntes amb altres rius com el Cam. Per aquests motius, en aquest treball no s'abordarà la casuística de l'Ouse, doncs els exemples dels altres rius de la regió resulten més fàcilment comparables amb el cas català.⁵¹⁰

⁵¹⁰ La trajectòria de les successives iniciatives de canalització de l'Ouse es troben recollides a BOYES, John; RUSSELL, Ronald: *The canals of Eastern England* (1977). Newton Abbot. David and Charles. P. 133-156.

TAULA 9.2: Les empreses de canalització i navegació del comtat de Norfolk

Riu habilitat	Nom i caràcter de la institució gestora	Any de l'Act	Longitud (en mil·lies)	Locks (resclosos)	Cuts (Canals)	Origen dels accionistes	Accions autoritzades	Capital per acció (£)	Crèdit autoritzat (£)
Bure or North river	Privat	1773	9	6	•	N			5.000
Bure, Yare and Waveney Rivers and Yarmouth Haven	Públic	1670 1722 1747 1749 1772 1751 1770		4	•	N i S			
Narr River	Privat								3.500
North Walsham and Dilham Canal	<i>The Company of Proprietors of North Walsham and Dilham Canal</i>	1812	7		•		600	30.000	10.000
Norwich and Lowestoft Navigation	<i>Norwich & Lewstoft Navigation Company</i>	1827	32	1	7		1.000	100.000	50.000
Ouse River (Bedford Level)	Públic	1670 1751 1810			•	N			
Ouse and Larke	Públic	1827			1				

LLEGENDA: N = Norfolk; S = Suffolk; • = element existent però sense dades que ens permeti quantificar-ho.

FONT: Elaboració pròpia a partir de *Priestle's Navigable rivers and canals* (1831). Reedició del 1969. Newton Abbot. David & Charles Reprints. La informació de tipus legal i econòmica provenen d'aquest llibre, mentre que l'existència i el número dels elements arquitectònics, poden haver estat presos del llibre de BOYES, John; RUSSELL, Ronald: *The Canals of Eastern England* (1977). Newton Abbot. David and Charles.

Amb aquest quadre es pretén sintetitzar la distribució de les diferents actuacions en matèria de canalització que es realitzaren a la regió de Norfolk. Es tracta d'una simplificació, ja que al seu darrera s'hi produïren multitud d'actuacions informals de caràcter privat o de les diferents corporacions municipals implicades des de l'edat mitjana, i igualment, a posterior del s. XIX, les actuacions seguien existint. Tanmateix, focalitzant-nos en la franja temporal de finals del s. XVII a s. XIX, ens ha permès copsar com evolucionaren aquesta mena d'actuacions, tant des de l'òptica del repartiment de responsabilitats, la casuística i la forma de les actuacions privades i el context social implicat. El volum de recursos mobilitats mostra una clara tendència a

l'alça, a mesura que les empreses que s'hi involucraven optaven per la realització d'obres més ambicioses i que implicaven un abast territorial més ampli.

14.6.2.2. El riu Yare.

La casuística del riu Yare concentra la major part de la nostra atenció degut als factors comparatius que es poden aplicar sobre el cas del riu Ebre, ja sigui per les seves característiques naturals i la problemàtica per a la navegació que se'n derivaria, com per la problemàtica social i empresarial que aniria annexa a la seva navegació.

No va ser fins al 1698 quan el Parlament va autoritzar l'aplicació d'un recàrrec sobre el transport del carbó fer la primera actuació per intentar resoldre el principal problema que s'havia esdevingut al Yare: els dipòsits de llims i fang que s'acumulaven a l'última part del seu traçat. Els vaixells que hi transitaven, donat l'increment de volum de mercaderies transportades, havien augmentat la seva capacitat de càrrega respecte els vaixells que hi transitaven tradicionalment, i això va provocar que per evitar encallaments, les mercaderies s'havien de desembarcar i transportar-se amb vaixells adaptats. Els costos de transbord ocasionaren una considerable pèrdua de competitivitat que afectava especialment als mercaders que depenien del transport fluvial, és a dir, els de Norwich.

Malgrat la legislació autoritzada al 1698, 1722, 1747 i 1749, el problema romania degut a que bona part o la totalitat dels recursos sempre es destinava al manteniment de la infraestructura portuària de Yarmouth, propiciat pels *commissioners* designats per aquest municipi.⁵¹¹ Únicament l'Act del 1772 va intentar resoldre el problema indicant la proporcionalitat de la recaptació dels *tolls* que havia d'anar destinada al dragatge del riu (8/20 parts).⁵¹²

La dependència que Norwich tenia de la *Commissers* de Yarmouth per mantenir en bon estat el traçat fluvial per sortir al mar, així com els sobre costos dels transbords a

⁵¹¹ BOYES, John; RUSSELL, Ronald: *The canals of Eastern England* (1977). Newton Abbot. David and Charles. P. 112-114.

⁵¹² Norwich rebria 3/20 per a dragar el tram entre Norwich i Hardly Cross, 2/20 els rebria els magistrats de Norfolk per habilitar el Rius Bure, l'Ant i el Thurne; els magistrats de Suffolk reberen 1/20 per reparar el Waveney i Yarmouth rebria 1/20 per reparar ponts i els molls públics, 5/20 per dragar el tram entre Yarmouth a Hardly Cross i 8/20 per millorar el port de Yarmouth.

barcasses de poc calat que havien de fer les mercaderies per passar per l'estuari de Breyton Water, van perdurar fins al 1814, quan Crisp Brown, un regidor de Norwich de professió mercader, juntament amb altres mercaders de Norwich van posar-se en contacte amb l'enginyer civil William Cubbit, qui, per solucionar el problema els va proposar construir un altre canal que evités aquest estuari i dirigís les embarcacions directament cap a Yarmouth. Aquesta canalització, juntament amb unes millores proposades sobre el riu serien cobertes per una empresa amb un capital social de £35.000.

Tanmateix, Yarmouth i els seus commissioners s'hi van oposar tan bon punt la proposta es va publicar al 1818, argumentant que això perjudicaria el port donat que s'hi dipositaria més fang. L'alternativa de Cubitt fou canviar l'orientació i traçar el canal, no pas cap a Yarmouth, sinó directe cap a Lowestoft.⁵¹³ Aquesta empresa requeriria un capital que com a mínim duplicaria el del primer projecte, però la intransigència de Yarmouth va fer que els inversors de Norwich tiressin endavant la segona proposta. Així, al 1826, es va presentar la proposta al Parlament de la *Norwich & Lewstoft Navigation Company*.⁵¹⁴ L'estudi formal per a la Bill fou encarregat a un equip de sis enginyers civils encapçalats per William Cubbit.

Per la seva banda, Yarmouth continuà pressionant per evitar l'aprovació de la Bill, utilitzant per una banda, els terratinents de les *broads* i les *marshlands* infondrint-los per al projecte a través de previsions catastrofistes d'inundacions i altres afectacions per a les seves terres, i per altra, exercint pressió política apel·lant a les més altes instàncies de l'estat anglès, posant sobre la taula la injustícia que suposa que Yarmouth, malgrat aportar el 50% del capital de reparació, ja no es veuria beneficiada pels interessos del tràfec portuari.⁵¹⁵

Malgrat que Yarmouth aconseguí tombar la primera Bill, el volum de mercaderies acreditat pels mercaders de Norwich que podrien passar pels canals en base als registres

⁵¹³ Disposem de la còpia d'aquest projecte conservada al NRO, Y/PH 1801. *Proposed navigation from Norwich to Lowestoft, William Cubbitt engineer, Richard Taylor surveyor. 1826.*

⁵¹⁴ Entre les obres que es presentaven a la comissió parlamentària, hi havia: Dragar el Yare entre Norwich i Reedham. Construir una canal de 2,5 milles (4 Km) des de Reedham a Haddiscoe i fins al Waveney. Allargar el Oulton Dyke. I finalment, crear un enllaç entre Outon Broad i el llac Lothing, per trobar finalment una sortida al mar a Lowestoft. En total, el dragatge, habilitació i canalització ocupà un espai de 32 milles (51 km). BOYES, John; RUSSELL, Ronald: *The canals of Eastern England* (1977). Newton Abbot. David and Charles. P. 117-118.

⁵¹⁵ S'ha conservat una còpia de la carta que Isaac Preston, el Mayor de Yarmouth, dirigida al Master and Elder Brethren of Trinity House, the Lords of the Admiralty, Viscount Anson, and the Duke of Wellington. 29/01/1823. NRO, Y/L 14/9-13.

[illegible]

Entre 1827 i 1829 es van completar les instal·lacions de Lowestoft i les Broads, faltant només connectar-les amb el Yare a través del New Cut o canal de navegació, el qual no es va poder començar a utilitzar fins a la tardor del 1833, ja que la seva construcció va requerir del préstec parlamentari de £50.000. Quan aquest es va inaugurar, el clima social era força esperançador i el discurs oficial era que amb aquella obra s'obria una nova etapa de prosperitat gràcies a l'abaratiment del preu dels productes. De fet, juntament amb les obres d'habilitació, els mateixos propietaris crearen una companyia de navegació amb línies regulars per a passatgers i mercaderies, la *Norwich, Lowestoft & London Shipping Company*, els quals disposaven dels vaixells Squire i el City of Norwich.⁵¹⁶

1006

14.6.2.3. La crisi de la navegació.

Els costos operatius de manteniment de les infraestructures i dels vaixells, juntament amb el retorn del préstec i els seus interessos a l'Exchequer van provocar greus dificultats econòmiques a l'empresa.

L'arribada del ferrocarril encara va agreujar més la situació. Al 1842, els comissioners de la N&LNC varen desprendre's de la navegació i finalment varen vendre l'empresa sencera. El comprador va ser Sir Morton Peto, qui estava involucrat amb les companyies ferroviàries que operaven per East Anglia. Peto va adquirir l'empresa a l'Exchequer Bill Loan Commissioners per tal d'eliminar competència al FFCC, i per aprofitar les seves instal·lacions, especialment les del Haddiscoe New Cut, per desenvolupar un pla industrial a Lowestoft.

Al 1848 Norwich va promoure un Bill per adquirir les instal·lacions de navegació, però novament l'oposició de Yarmouth va provocar que la iniciativa no prosperés.⁵¹⁷

14.7. L'arribada del ferrocarril a Norfolk.

L'articulació de la xarxa ferroviària anglesa es constituí bàsicament entre el 1830 i 1847, especialment al nord, amb l'objectiu de connectar tots els nuclis industrials amb els principals ports de sortida. A més, l'entrada en funcionament dels ferrocarrils provocà una guerra de preus amb les companyies de transport per canal, que no feu sinó millorar les tarifes de transport de mercaderies entre els nuclis comunicats.

Malgrat els bons resultats que obtingueren els ferrocarrils a les zones en expansió, la febre ferroviària no arribà a Norwich amb el mateix entusiasme, sinó més aviat amb escepticisme, degut als resultats mediocres obtinguts per l'esforç realitzat en la xarxa de canals. Al 1825 hi va haver una proposta de fer un tramvia fins a Londres passant per Ipswich, però va ser refusada pel Parlament.⁵¹⁸ Els intents seriosos arribaran però, de la

⁵¹⁷ BOYES, John; RUSSELL, Ronald: *The canals of Eastern England* (1977). Newton Abbot. David and Charles. p 119-120.

⁵¹⁸ CLARK, Christine: "Work and Empliment" a RAWCLIFFE, Carole; WILSON, Richard (ed.) *Norwich since 1550* (2004). London. Hambledon and London. P. 387-388

mà de companyies externes al territori d'East Anglia, fet que suposarà el revulsiu necessari per als inversos locals.

14.7.1. Sobre les companyies ferroviàries i els processos administratius de les línies.

Tret d'algunes excepcions, abans de la nacionalització dels ferrocarrils, les línies ferroviàries de la Gran Bretanya foren construïdes i gestionades per part d'empreses constituïdes sota aquest mateix propòsit. Totes elles havien de promocionar una *private Bill*, amb la qual el Parlament analitzaria si disposen de les condicions necessàries per assumir una empresa d'aquesta magnitud. En cas afirmatiu, l'*Act* resultant constituïa es vehicle d'incorporació de l'empresa, així com els seus objectius, les seves responsabilitats i els seus poders. Aquest tractament procedimental derivava, no només de l'estructura formal de les empreses de canalització –com veurem més endavant–, sinó que es remuntava a la *Bubble Act* del 1720, segons la qual, les *joint-stock companies* requerien de la ratificació reial (rebre el *royal character*) per assolir l'estatus corporatiu d'empresa per accions. En el cas de les empreses ferroviàries, obtenir l'*Act* del Parlament era estrictament necessari –com també ho era per a les empreses de canalització– pel fet de que havien d'obtenir l'autoritat estatutòria com el dret d'expropiació forçosa o d'interferència en els drets públics generals, com ara el d'obstaculitzar vies públiques, etc.

L'estructura legal de les empreses ferroviàries tenen com a precedent immediat les societats capitalistes dels canals, encara que al llarg de la dècada del 1830, la seva organització operativa interna es va veure progressivament modificada i adaptada als requeriments específics d'aquests tipus de negoci i la seva relació amb els accionistes. Així, per exemple, estaven obligats a dipositar la meitat del cost estimat de la línia establir els procediments d'auditoria o limitar la seva capacitat d'endeutament a 1/3 del seu capital. L'estructura legal ja s'havia especificat per a les companyies ferroviàries al 1843 i al 1844 va aparèixer les *Join-Stock Companies Registration Act*. Aquesta cronologia està directament relacionada amb la *railway mania*, quan entre el 1845 i 1847 més de 900 bills ferroviàries foren dipositades al Parlament.⁵¹⁹

⁵¹⁹ SIMMONS, Jack; BIDDLE, Gordon (eds.): *The Oxford Companion to British Railway History* (1997). Oxford. Oxford University Press. Eastern Counties Railway, p. 137-138.

14.7.1.1. La tramitació d'un ferrocarril.

Qualsevol empresa que tingués per objectiu construir una línia ferroviària al Regne Unit havia de seguir els següents procediments per tal d'obtenir l'autorització governamental:⁵²⁰

- Buscar un enginyer o un *surveyor* que els ajudés a determinar la ruta més indicada per al recorregut desitjat. Aquest personatge seria de vital importància, doncs de la rigorositat tècnica del projecte en dependria en bona part de l'aprovació del Parlament.
- Trobar el suport social necessari entre bona part dels terratinents i els industrials del territori afectat per la línia projectada.
- Fer un estudi econòmic dels moviments comercials existents a la regió, i com la línia podria integrar-se i apropiat-se de l'activitat logística i el moviment de passatgers existent i la que s'hi desenvoluparia.
- Designació d'un agent parlamentari que els preparés la bill i guiés a l'empresa per la intricada organització política de Westminster.

Si la Bill aconseguia entrar al Parlament, aleshores aquesta havia de sotmetre's a l'avaluació de diferents comitès:

- *Committee of Standing Orders*.
 - Aquest comitè publicava els detalls de la Bill a la *London Gazette* i als diaris locals diverses vegades en intervals de 3 mesos, tot esperant possibles reaccions de les regions i ciutats afectades.
 - Enviaven una còpia de la Bill a tots els comtats i boroughs per on havia de passar la línia, amb el llistat de propietats privades que es veurien afectades
 - Examen del Parlament. En aquest estadi els opositors tenen l'oportunitat de matar la bill si són capassos de persuadir al comitè de les irregularitats del projecte. L'examen consistia en tres lectures abans de passar al següent comitè.
- *Committee on Bills*. En aquest comitè es verificava que una còpia de la bill s'havia presentat a totes les parròquies, així com que la meitat del capital

⁵²⁰ SIMMONS, Jack; BIDDLE, Gordon (eds.): *The Oxford Companion to British Railway History* (1997). Oxford. Oxford University Press, Companies, p. 97-99.

pressupostat havia estat subscrit. Aquest comitè, a més, actuava com un tribunal on s'hi podien introduir esmenes o modificacions.

En el cas de ser aprovat per aquest comitè, la Bill passava a la *House of Lords*, on la llei era ratificada i rebia el *Royal Assent*, i l'empresa quedava legalment constituïda. Tot el procediment, en cas de no rebre cap obstaculització legal, podia durar més d'un any, i en cas de rebre-ho, que era el més habitual.

14.7.2. Les grans companyies ferroviàries a Norfolk.

El dia 7 de febrer del 1835 una comitiva en representació de la *Eastern Counties Railway* presentà els resultats del ferrocarril de Manchester a Liverpool al Royal Theater de Norwich davant una enorme expectació del públic visitant. Tanmateix, l'espectació no aconseguí que entre el públic apareguessin inversors per finançar la línia que havia de portar el ferrocarril a Norwich. Així és com Gordon exemplifica el poc entusiasme amb el que la burgesia de Norwich va acollir la innovació ferroviària. Feia relativament poc que havia entrat en funcionament el New Cut que posava en contacte Norwich i Lowestoft mitjançant navegació fluvial, i malgrat la important aportació econòmica per part dels inversors locals, els resultats no foren els esperats. El preu del carbó no s'havia abaratit pas, Lowestoft era un nucli de població massa petit com per a destinar-hi recursos per ampliar i modernitzar el port. Igualment, el New Cut havia afectat profundament el tràfic mercantil de Yarmouth i la crisi del tèxtil -que es resistia a mecanitzar-se- s'estava aguditzant i assolint els mínims més crítics de la seva història.⁵²¹

L'estat d'ànim de Norwich, per tant, no era en aquell moment el suficientment optimista com per embarcar-se en una nova aventura per reflatar la indústria i l'economia ciutadana i regional; de fet, hi havia sectors que veien en el ferrocarril l'última estocada a la navegació fluvial, encara que, òbviament, la majoria era de l'opinió que no s'havia de posar cap inconvenient a que l'empresa els instal·lés una estació a la ciutat.

El punt de vista de les companyies ferroviàries era un altre. No veien a Norwich com un punt en el que aportar carbó barat, sinó com una ciutat populosa i un mercat agrari de

⁵²¹ GORDON, D.I: *A regional history of the Railways of Great Britain. Volume V. The eastern counties* (1968). Newton Abbot. David & Charles. P. 168.

concentració regional que podia millorar els resultats d'exploració de les seves línies, les quals estaven també en una situació crítica des del punt de vista financer.

A diferència del que succeí amb la navegació fluvial, els traçats ferroviaris al comtat de Norfolk no foren iniciatives locals. Hi havia dues empreses que, tenint objectius de llarg abast territorial, estaven interessats en apropiar-se dels passatgers i mercaderies de Norfolk:

- La primera era la companyia Northern & Eastern Railway, la qual al 1836 havia estat autoritzada pel Parlament a construir una línia entre Islington (London) i York a través de Cambridge, Peterborough i Lincoln. Aquesta havia estat la idea inicial del que havia de ser la *Grand Northern Railway*, impulsada per Nicholas Cundy, però fou adoptada pel terratinent de Lincolnshire Henry Handly, que constituí la companyia amb el seu nom definitiu i seguí el traçat proposat per l'enginyer de la companyia James Walker, amb un capital £1.200.000. Les dificultats per capitalitzar-se la van obligar a negociar amb altres companyies l'ús d'una de les terminals de la capital anglesa. D'aquestes negociacions únicament va prosperar l'acord amb la *Eastern Counties Railway* (8/1838), que la va autoritzar a utilitzar la Shoreditch Terminus. Amb aquest estalvi, la N&ERC va poder reunir els recursos per perllongar la seva línia fins arribar a Cambridge. A més, aquests acords propiciaren un canvi d'enginyer, prenent la direcció de la mateixa Robert Stephenson i el contractista passar a ser Grissell & Peto. Aquest enginyer i el contractista, com veurem, tindran un paper cabdal en la implantació dels serveis ferroviaris a Norfolk.⁵²²
- La segona companyia fou la ja esmentada *Eastern Counties Railway Company* (ECR). Aquesta empresa tenia com a objectiu específic arribar fins a East Anglia, tot connectant Londres i Yarmouth a través de Colchester, Ipswich, Diss i Norwich i a tal efecte, els senyors Dimes & Boyman de Londres, juntament amb altres inversors locals de Norwich (Sewell, Blake & Keith) van rebre el *Royal Asetment* (4/07/1836) per a una empresa amb un capital £1.600.000 en accions de £50.⁵²³ D'aquí la seva presentació al teatre de la ciutat per atreure els inversors de Norfolk. De l'acord que aquesta empresa assolí amb la N&ER per

⁵²² SIMMONS, Jack; BIDDLE, Gordon (eds.): *The Oxford Companion to British Railway History* (1997). Oxford. Oxford University Press, Northern & Eastern Railway, p. 352.

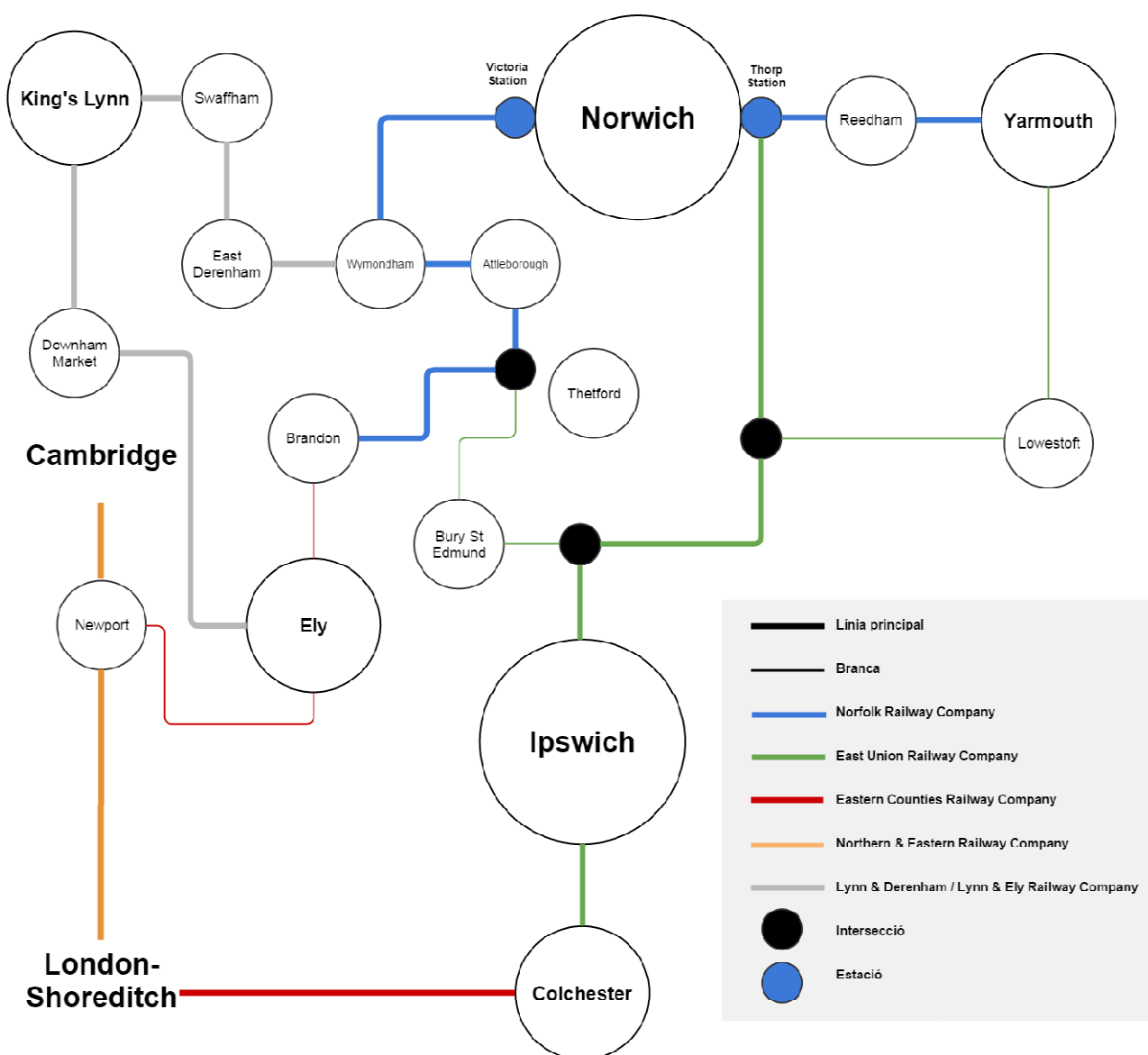
⁵²³ DOW, George: *The first railway in Norfolk* (1947). London. LNER. p. 5-9.

compartir terminal, se'n deriva que, de la mateixa manera que l'altra empresa, aquesta tenia greus problemes de finançament, fins al punt que els va resultar impossible ultrapassar Colchester (1843). La incapacitat de la ECR de culminar la línia per la qual havia obtingut *l'act* al 1836, li feu arrossegar un cost d'oportunitat enorme, ja que no es va poder beneficiar del producte generat per la riquesa agrària de Norfolk, fet que beneficiaria a la línia rival, i amb la qui havia hagut d'establir acords per compartir la terminal londinenca la N&EC. A partir del 1845, la ECR va canviar de junta directiva, assolint la presidència George Hudson, l'obsessió del qual seria frustrar els intents de la N&EC de fer-se amb el tràfic ferroviari de Norwich. La seva mala gestió financera i la mala fama –fins i tot burla- de la que aquesta empresa fou víctima per la incomoditat i lentitud dels seus ferrocarrils, es va compaginar en intents innovadors de gestionar des d'una mateixa empresa una línia de transport marítim amb el continent a través de Harwich.⁵²⁴

Des de l'òptica de Norwich, a alçades del 1841 estava clar que els directors de la ECR no tenien la intenció de completar els seu recorregut. De fet, tant era així, que malgrat que el pla d'aquella empresa havia estat construir el primer tram e Londres i l'últim Yarmouth-Norwich, al mateix temps, aquest últim, no només no s'havia començat, sinó que a més la concessió de l'obra ja havia caducat. Havia arribat el moment de les iniciatives locals.

⁵²⁴ SIMMONS, Jack; BIDDLE, Gordon (eds.): *The Oxford Companion to British Railway History* (1997). Oxford. Oxford University Press, Eastern Counties Railway, p. 137-138.

FIGURA 9.5: Desplegament territorial a Norfolk i Suffolk de les companyies ferroviàries



FONT: Elaboració pròpia a partir de MOFFAT, Hugh: *East Anglia's First Railways* (1987). Laventham. Terence Dalton Ltd. JOBY, Richard: "Railways" a ASHWIN, Trevor; DAVIDSON, Alan (eds.): *An historical Atlas of Norfolk* (2005). Cambridge. Phillimore & Co. LTD. GORDON, D.I: *A regional history of the Railways of Great Britain. Volume V. The eastern counties* (1968). Newton Abbot. David & Charles

14.7.3. Les iniciatives locals.

14.7.3.1. Norfolk.

Fou George Stephenson i el seu fill Robert qui, a alçades del 1842, just després de que la concessió ferroviària de la ECR sobre Norfolk caduqués, va proposar la construcció de la línia ente Yarmouth i Norwich. Òbviament, la ECR va protestar tan bon punt com la iniciativa dels Stephensons arribà al Parlament en forma de Bill, tot i que les seves protestes foren inútils. Al mes de juny del 1842, Stephenson (pare) rebia l'act per a construir la Yarmouth & Norwich Railway. George Stephenson va ser escollit el director de la companyia i el seu fill, Robert, l'enginyer en cap.⁵²⁵ El projecte preveia una línia de 20,5 milles, les quals havien de ser completades en 18 mesos, a un preu de £7.000/milla. El contractista de les obres fou Grissell & Peto, que proposà enllestir les obres no en 18, sinó en 12 mesos. Les obres començaren a l'abril del 1843 i complint els terminis proposats, s'acabaren a l'abril del 1844. Aquesta línia passaria a la història per ser la primera del país en tenir instal·lat el sistema telegràfic elèctric de la mà de *Cooke & Wheatstone electric telegraph*. Al mes de maig del 1844 la línia s'obria al transport de mercaderies i s'establí una regularitat de 7 viatges diaris en ambdues direccions. Les terminals de la línia foren Thorpe, per part de Norwich i Vauxhall, per part de Yarmouth.⁵²⁶

Aconseguida la connexió amb Yarmouth, Norwich requeria un enllaç amb London. Des de la capital de Norfolk, hi havia dues possibilitats d'enllaçar amb línies procedents de London: la de l'ECR, que com s'ha explicat, s'havia aturat a Colchester (a 63 milles de distància) i la N&ER, amb una estació projectada a Brandon, al tram de la línia entre Cambridge i Ely, situada a una distància de 40 milles.

La decisió es decantà cap a l'enllaç amb la línia de la N&ER, encara que el tram amb el que s'hi enllaçaria seria construït per la ECR. El tram on les dues línies s'havien d'ajuntar no estava encara construït, i la ECR aconseguí l'autorització parlamentària per continuar la línia projectada per la N&ER vers el nord, tot construint el tram des de

⁵²⁵ ELLIS, Hamilton: *British Railway History* (1954). London. George Allen and Unwin Ltd. P. 90-91.

⁵²⁶ ALLEN, Cecil J.; JOHNSON, H.C.: *The Great Eastern Railway* (1961). London. Den Allan Ltd. p. 21 i 22.

Newport cap a Cambridge i la d'Ely cap a Brandon al 1844, on enllaçaria amb la línia procedent de Norwich.⁵²⁷

A aquesta jugada hi va contribuir el fet de que la família Stephenson estava involucrada al mateix temps en la línia entre Norwich i Brandon (N&BR) i amb la ECR, circumstància que es reproduïa en el cas de la companyia concessionària de la construcció: Grissell & Petto.

Així doncs, ens trobem en una solució de compromís que salvava els interessos de la ECR fins que aquesta no fos capaç de culminar la seva ruta original des de Colchester.

Per la seva banda, un cop la línia N&BR fou aprovada, per acord de les respectives juntes d'accionistes i per la evident unitat d'interessos, la línia Y&NR i N&BR es fusionaren en una sola companyia anomenada *Norfolk Railway Company* (NRC). L'amalgama de companyies fou autoritzada pel parlament amb l'Act del 30/06/1845. La línia entre Norwich i Brandon es culminà al maig del 1844, el mateix dia que la ECR, de la mà del mateix concessionari d'obres, Grissell & Petto, acabaria l'últim subtram entre Shoredith a Brandon, pertanyent a la línia procedent d'Ely. A partir del 1848, tanmateix, aquesta empresa fou llogada per ratificació parlamentària a la ECR.⁵²⁸

A més, la *Norfolk Railway Company* va promoure més variants i branques que començarien a comunicar les ciutats i viles de la regió: la variant entre Norwich i Lowestoft i la rama cap a Fakenham entre 1847 i 1849.

Durant la dècada dels anys 50 continuà el procés de concentració; l'any 1854, la ECR va obtenir l'Act, segons la qual no només s'apoderava de la *Norfolk Railway*, sinó també de la *Eastern Union* (EUR), qui des del 1844 operava a Suffolk intentant treure de l'aïllament ferroviari a Ipswich, de la mateixa manera que la *Norfolk Railway* ho havia fet amb Norwich. Amb la unificació del 1854 l'*Eastern Counties Railway* integrà les companyies sorgides des de l'àmbit local repartint els beneficis entre els accionistes de les empreses absorbides de la següent manera: 5/7 per a l'ECR, 1/7 per a la NR i 1/7 per a la EU.⁵²⁹

⁵²⁷ ALLEN, Cecil J.; JOHNSON, H.C.: *The Great Eastern Railway* (1961). London. Den Allan Ltd. p. 12 I 13.

⁵²⁸ SIMMONS, Jack; BIDDLE, Gordon (eds.): *The Oxford Companion to British Railway History* (1997). Oxford. Oxford University Press "Norfolk Railway", p. 148

⁵²⁹ CLEVELAND-STEVENSON, Edward: *English Railways their development and their relation to the State* (1915). London. George Rouledge and Sons Ltd. P. 227.

FIGURA 9.6: Detall de la integració urbana del ferrocarril a la ciutat de Norwich. 1845.



FONT: Norfolk Record Office. N/S 17/23. Plan and section of the North of Norfolk Railway. 11/1845.

14.7.3.2. Suffolk.

Per entendre la reacció de Suffolk, cal una mirada endoscòpica a la junta directiva de la ECR i l'origen geogràfic dels seus accionistes.

A alçades del 1838, la línia autoritzada pel Parlament a la ECR, la que havia d'unir London i Yarmouth, ja estava en construcció sota la direcció del seu enginyer, en Braithwaite, i ja començava a notar un increment dels costos respecte les previsions de la Bill.

Davant d'aquesta circumstància, es començaren a percebre divisions en el si de la junta directiva i entre el col·lectiu dels accionistes: el punt de discòrdia era si valia la pena continuar la línia més enllà de Colchester i assumir unes creixents despeses, o parar la construcció a aquella ciutat i començar l'exploració de la línia. I el posicionament

davant aquesta disjuntiva la marcava el fet de ser persones interessades amb que aquella línia arribés a Suffolk i Norfolk, i els altres, els quals no tenien interessos concrets a la regió i que ja desitjaven que la seva inversió comencés a donar resultats. Com ja s'ha exposat, la decisió final fou aturar-se a Colchester.⁵³⁰

Aquesta determinació respon a que, a alçades del 1836, a la Junta d'Accionistes on es va debatre aquesta qüestió, només 1/12 part de les accions estaven en mans de personalitats d'East Anglia i de la *board of directors*, la Junta directiva, dels 22 membres, només 6 (3 de Norfolk i 3 de Suffolk) tenien interessos en culminar la línia, entre ells, figures importants de la ECR, com ara els Cobbold (pare i fill), Henry Bosanquet i el Dr. Chevallier. Per contra, la resta de terratinents i empresaris inversors de la línia, molts d'ells de Liverpool foren taxatius en la seva posició. De fet, el sector partidari del perseguiment de les obres presentà una bill privada per a que s'autoritzés la continuació de la línia, però aquesta fou impugnada per la resta de la junta directiva, qui fins i tot arribà a fer públiques sospites de que Cobbold havia adquirit terrenys per on havia de passar el ferrocarril just unes poques setmanes després de que es publicqués l'Act que autoritzava el traçat de la línia per Ipswich.⁵³¹

Aquest fou el punt d'inflexió per a que l'oligarquia de Suffolk que fins aleshores havia fet seu el projecte de la ECR, iniciés el seu camí autònom, constituint-se com la *Eastern Union Railway*, i prenent com a projecte el *survey* que havia traçat un dels enginyers de la ECR que, com ells, havia estat bandejat de la línia d'actuació majoritària de la companyia, en Peter Bruff. El seu pla era allargar la línia de la ECR de Colchester a Norwich, passant per Ipswich i amb branques cap al port de Harwich i a Bury St Edmund. Aquesta empresa es constituí el 19/07/1844 amb una junta directiva formada per 11 personalitats, de les quals, 9 pertanyien als sectors més influents de la vida política, social i econòmic d'Ipswich, entre ells, els Cobbold, pare i fill, qui a la vegada era, en aquell moment l'alcalde d'aquella ciutat. Tenien un capital autoritzat de £200.000 dividit amb accions de £50, i una capacitat d'endeutament de fins a £66.666. En successives Acts del 1845 i 1846, se li autoritzarien ampliacions de capital de £50.000 i £20.000.⁵³²

⁵³⁰ MOFFAT, Hugh: *East Anglia's First Railways* (1987). Lavenham. Terence Dalton Ltd. P. 9-13.

⁵³¹ MOFFAT, Hugh: *East Anglia's First Railways* (1987). Lavenham. Terence Dalton Ltd. P. 13-14

⁵³² MOFFAT, Hugh: *East Anglia's First Railways* (1987). Lavenham. Terence Dalton Ltd. P. 19-21

El seu principal projecte era enllaçar Ipswich amb la línia cap a Londres, fet que es va aconseguir amb la línia Ipswich-Colchester (1846), però, de la mateixa manera que feu la Norfolk Railway, projectà noves línies i branques per anar nutrint Suffolk de connexions ferroviàries: Ipswich-Bury St. Edmund (I&BR, 21/07/1845) i la connexió amb Norwich (1849).

La relació amb Norwich per a aquesta companyia no fou tant propera com s'esperava, ja que per a quan es va mobilitzar el capital i els projectes de Suffolk, Norwich ja havia enllestait la seva línia amb Yarmouth i la seva interconnexió amb la línia de London a través de l'enllaç des de Brandon pertanyent a la ECR, amb la qual, per cert, la EUR tenia una manifesta hostilitat.

Malgrat això, amb la unificació del 1854, la ECR acabà per obtenir el control de les línies sorgides des del territori, tant de Norfolk com Suffolk, repartint els beneficis en 5/7 parts per a la ECR, 1/7 per als accionistes de la Norfolk Railway i 1/7 per als de la Eastern Union. Al 1862, la ECR acabaria per annexionar-se les altres línies de menor calat que havien anat sorgint, com ara la East Anglian Railway, del 1847, qui tenia el control de les línies d'Ely-Huntingdon, Lynn-Ely i Lyn-Derenham, i la Newmarket Railway del 1846. Així al 1862 quedaria configurat a la regió d'East Anglia un mapa ferroviari consolidat i unificat sota la mateixa companyia, ara sota la raó social *The Great Eastern Railway Company*.

14.7.4. El paper de les personalitats de les companyies ferroviàries.

Darrera la xarxa ferroviària de Norfolk i Suffolk, s'hi troben en tot moment quatre noms, la influència dels quals sobrepassa l'àmbit del comtat. Els primers són Samuel Morton Peto i George Hudson, i els altres són George i Robert Stephenson.

Samuel Morton Peto és un dels grans noms que ha acompanyat la història ferroviària anglesa i europea, juntament amb el de George Hudson. Peto, a diferència de Hudson, tenia la línia de negoci en la construcció dels ferrocarrils i altres obres públiques, mentre que Hudson fou el gran inversor capitalista de les empreses ferroviàries. Tanmateix, la lectura de les obres de Vaughan i Brooks ens ha difuminat força aquesta idea i ha situat aquestes figures en un àmbit d'actuació que supera els interessos logístics regionals i

també van molt més enllà de la realitat de negoci de les empreses ferroviàries concretes, com podria ser l'espai d'interès dels accionistes.

L'interès de Hudson es situa en la projecció i capitalització dels grans traçats ferroviaris estatals, com ara la lluita per controlar les comunicacions de nord a sud d'Anglaterra, i per això, no dubtarà en involucrar-se en la directiva de diferents companyies per tal de ser el primer en comunicar per ferrocarril London i York, en oposició a altres empresaris que intentaven fer el mateix.⁵³³ Aquesta lluita portà a Hudson al capdamunt de la Junta directiva de la ECR a l'octubre del 1845, suplantant com a *chairman* a Henry Bosanquet, escollit per la junta d'accionistes d'aquella empresa ansiosa per cobrar els primers dividends.

Per la seva banda, Hudson volia utilitzar la ECR com a arma contra el York Direct Group de Denison i la Great Northern Railway. Des de la direcció d'aquesta empresa, Hudson volia ressussitar la vella idea de la Northern and Eastern de traçar la línia London-Ely-Lincoln-York i a tal objectiu destinà gran part dels recursos de la ECR, malgrat que, a diferència de la junta anterior, convertí la ECR amb una *ten per cent line*.⁵³⁴

Samuel Morton Peto, per la seva banda, mostra un perfil inversor molt més flexible. Compaginava al mateix temps plans de negoci i desenvolupament local, com ara *Lowestoft Railway and Harbour Company*, com el fet de ser contractista de la construcció de gairebé 1/3 part de les línies fèrries d'Anglaterra. Brooks calcula que, de manera individual havia construït 230 milles de ferrocarril a Anglaterra, i juntament amb altres socis (Betts, Brassey i Crampton), en sumaria 751 més, a més a més de 2.344 milles més al continent europeu (1844-1846). Entre la seva oferta s'hi trobaven estacions ferroviàries, millora d'instal·lacions portuàries i equipaments logístics com

⁵³³ Els detalls sobre l'arribada com a *chairman* de diferents empreses, entre elles la ECR, les trobem a ARNOLD, J; McCARTNEY, S: *George Hudson. The rise and fall of the Railway King* (2004). London. Hambledon & London. P. 121-126.

⁵³⁴ VAUGHAN, Adrian: *Railwaymen Politics & Money* (1997). London. John Murray. P. 109-115. Sobre com Hudson movia capitals per maquillar els comptes de la ECR i pagar dividends exagerats als accionistes d'una empresa que presentava uns comptes estrepitosos, cal veure BURTON, Antony: *The railway builders* (1992). London. John Murray. p. 17-21.

ara molls i docks, repartits entre Anglaterra, Irlanda, diferents estats europeus i americans.⁵³⁵

Malgrat aquest currículum impressionant, a la regió que ens ocupa fou un espai predilecte per a Peto, ja que fou la plataforma d'es d'on es projectà políticament (Peto fou diputat conservador per Norwich al Parlament), i fou la seva fama i prestigi social la qui aconseguí aixecar inversions provinents dels estalvis dels petits inversors del territori.

També manifestà una gran capacitat per moure, comprar i vendre empreses per tal de salvaguardar els seus interessos i buscar formules per cobrir els fracassos empresarials. Així, per exemple, al 1845 va arrendar la seva empresa del ferrocarril i el port de Lowestoft a la *Norfolk Company*, de la qual n'era director, i a la qui va fer respondre dels deutes contrets i els traçats ferroviaris per acabar i fins i tot començar.⁵³⁶ Aquest joc especulatiu propicià la dinàmica de concentració de les línies i les empreses ferroviàries que operaven o tenien interessos al territori.

Al 1848, en plena crisi capitalista i ferroviària a Anglaterra, les càrregues financeres de la *Norfolk Railway Company* ja eren massa grans i Peto aconseguí descarregar aquest pes sobre la ECR, al capdavant de la qual ja estava Hudson, personatge amb qui Peto tenia una relació molt propera arran de la seva activitat com a contractista d'obres. D'aquesta manera, Peto repetí l'operació i llogà la *Norfolk Railway Company* a la ECR (setembre del 1848), acció que fou declarada il·legal pel Parlament. Peto, tanmateix, com a amic personal de Hudson i un dels màxims creditors de la ECR, aconseguí que aquesta empresa recorregués la declaració del Parlament i finalment fou acceptada com a legal a principis de la dècada dels anys 50. De fet, quan Hudson fou expulsat de la Junta directiva de la ECR al 1849, la personalitat que el suplantà fou Edward Ludd, cuanyat de Peto. A través d'ell, Peto i el seu soci Brassey, utilitzaren la ECR com a

⁵³⁵ BROOKS, Edward C: *Sir Samuel Morton Peto Bt. Eminent Victorian, Railway Entrepreneur, Country Squire, MP* (1996). Bury St. Edmunds. Bury Clerical Society. P. 164-169. Als apèndix de l'obra apareix una relació de totes les obres que fou contractista. P. 312-315

⁵³⁶ Al NRO s'ha conservat una còpia de l'Act del Parlament que autoritza la compra per part de la Norfolk Railway de la Lowestoft railway, harbour and navigation company on s'especifique en detall des condicions de compra, els deures de l'empres i els límits de control i domini entre ambdues empreses, que seguien existint com a tals per separat. NRO, EAW 3/8. *An Act for enabling the Norfolk Railway Company to purchase or lease the Lowestoft Railway, Harbour and Navigation* [3d July 1846].

plataforma sobre la que desenvolupar el sistema de branques i línies complementàries de la regió, especialment la que interessava personalment a Peto.⁵³⁷

N'és un bon exemple, la promoció del 1851 de la *East Suffolk Railway* que connectava Yarmouth i Lowestoft i que buscava la interconnexió amb la EUR. Aquesta línia reduïa en 26 milles la distància en ferrocarril entre Norwich i London. Això significava que, per incrementar el tràfec ferroviari i fomentar l'ús del port de Lowestoft, Peto fou capaç de comprometre l'interés de la pròpia ECR, que cal recordar, era la propietària de la línia entre Norwich i Brandon per Ely, la qual, des del 1845, era l'únic punt d'enllaç amb la capital del país, i que, a sobre, Grissell & Peto n'havien estat els contractistes de l'obra. En definitiva, a alçades del 1850 hi havia dues línies que es feien competència entre si dins la mateixa empresa ferroviària.

La dinàmica expansiva de les línies projectades per Peto es va veure frustrada a partir del crack borsari del 1866 i la suspensió de pagaments de la Banca Overend Gurney & Co. La qual posà fi a la quarta *railwaymania* d'Anglaterra.

Quant a les figures dels Stephensons, pare i fill, tenim diferents biografies publicades sobre la seva trajectòria com a capdavaners dels ferrocarrils. La seva relació amb Hudson, la seva competència amb altres enginyers i la seva participació en la majoria de les grans línies de ferrocarril angleses.

En canvi, poca cosa en allò referent a la seva activitats a Norfolk, especialment com a membres de la junta directiva de la Y&NR.⁵³⁸ Sabem que la iniciativa la portà Lord Sondes, i que escolliren a George Stephenson com a Chairman de la companyia i el seu fill Robert com a enginyer en cap de la mateixa, doncs foren ells els qui dirigiren la tramitació de la Bill.⁵³⁹ També coneixem els membres de la *Board of Directors* de la ECR de Norwich quan al 1834 presentaren el prospecte de la línia entre Londres i la

⁵³⁷ VAUGHAN, Adrian: *Railwaymen Politics & Money* (1997). London. John Murray. P. 140-148.

⁵³⁸ Un bon exemple d'aquesta incògnita és el buit que deixa Rolt en quant als interessos ferroviaris de Stephenson. Afirmar: « After 1840 he concerned himself seriously with only two railways in Britain, the Norfolk Railways and the Manchester, Buxton, Matlock & Midland Junction Railway ». Després d'anunciar això, dedica la resta del capítol a parlar del segon i omet qualsevol referència al primer. ROLT, L.T.C: *George and Robert Stephenson. The Railway Revolution* (1962). London. Gongmans. P. 277 i s. Igualment, Ellis es limita a anunciar "Influential Norfolk people, much upset by the failure of the Eastern Counties, now pushed the idea of an independent railway from Yarmouth to Norwich, at the meeting held under the chairmanship of Lord Sondes..." ELLIS, Hamilton: *British Railway History* (1954). London. George Allen and Unwin Ltd. P. 90.

⁵³⁹ GORDON, D.I: *A regional history of the Railways of Great Britain. Volume V. The eastern counties* (1968). Newton Abbot. David & Charles. P 169.

capital d'East Anglia: Sewell, Blake i Keith, encara que no podem assegurar que aquestes personalitats formessin part de la junta de la Yarmouth & Norwich Railway Co, escindint-se de la companyia, tal i com van fer els inversors d'Ipswich fundant la Eastern Union Railway.⁵⁴⁰ Així mateix, tenim notícies de que l'extensió cap a Brandon i la construcció de la terminal Thorp ja fou adjudicada a Peto, i que, quan la línia de Lowestoft fou llogada a la Norfolk Railway, al seu capdavant ja hi figurava el mateix Peto, fet que propicià l'apropament cap a la ECR.

Ens falta doncs, informació sobre els promotors de la breu etapa independent de la companyia, i els noms dels inversors locals que foren capaços d'aixecar el capital suficient un cop varen veure que ni la ECR ni la N&ER els portarien la línia a la ciutat de Norwich. En canvi, sí que disposem d'aquesta informació durant el desenvolupament de les línies de Suffolk, especialment de la Eastern Union Railway, estudiada per Moffat, possiblement perquè els seus promotors foren el sector d'accionistes d'Ipswich que es rebel·laren contra la negativa de la ECR de culminar la línia més enllà de Colchester.

14.8. Comparativa de resultats entre els casos de Norwich i Tortosa.

Analitzats els principals elements que configuraren la reconversió econòmica de la ciutat de Norwich d'ençà a crisi del vell sector tèxtil, i el seu nou context econòmic i inversor a partir de les grans operacions de renovació de les comunicacions regionals i els sistemes de transport, cal, finalment, creuar els resultats amb les conclusions dels capítols referits a Tortosa i la seva regió.

Per fer-ho hem dividit aquest últim apartat a partir dels diferents epígrafs que componen la recerca centrada a Norwich, i n'hem seleccionat els elements que considerem més susceptibles de ser comparats i fer-ne una breu reflexió, ja sigui per les seves similituds o bé per les diferències i els resultats que tot plegat comportà en els respectius casos.

14.8.1. La crisi del sector tèxtil.

La comparativa de l'evolució del sector tèxtil entre Tortosa i Norwich, malgrat resultar primordial per completar l'activitat de cercar paral·lelismes entre els dos casos estudiats, cal tenir present d'entrada dos consideracions: la primera és que no es

⁵⁴⁰ DOW, George: *The first railway in Norfolk* (1947). London. LNER. p. 5.

comparen dos sectors tèxtils idèntics, sinó que l'un, el tortosí, és el sector dels teixidors i filadors de seda, mentre que l'altre son els teixidors de llana i teixits mixts. I el segon factor és la diferent escala i importància que aquests sectors representaven a les respectives ciutats. Cal tenir en compte que en les cronologies estudiades –el s. XVIII, principalment- el sector seder tortosí era minoritari i evidenciava indicis de decadència, mentre que el cas de Norwich era el pal de paller de l'economia urbana, del qual en depenia bona part de la població activa i la preponderància interregional de la ciutat. Tot i aquestes consideracions, però, resulta evident que ambdós casos experimentaren processos de debilitament i crisi que responen a circumstàncies endògenes i exògenes al sectors tèxtils de les respectives localitats i que val la pena comparar-los i cercar traços similars que en puguin explicar les causes.

CRONOLOGIES DE L'AUGE I LA CRISI DEL SECTOR TÈXTIL. Per delimitar aquesta qüestió, resulta força més senzill fer-ho per al cas de Norwich que no pas per al de Tortosa. Això es deu, principalment a l'existència de suficient historiografia que contextualitza les dinàmiques regionals amb la panoràmica general del respectiu sector tant a nivell de l'estat on s'ubiquen, com fins i tot a nivell d'Europa Occidental. Multitud d'estudis situen la renovació i arrencada en força del sector llaner de la capital d'East Anglia a l'última dècada del s. XVI, amb la implantació de les *New Draperies* i la consolidació comercial del conegut com Norwich Stuff durant el s. XVII i s. XVIII. A les acaballes del s. XVIII començà a denotar la seva competitivitat, per finalment entrar en crisi definitiva a partir de les guerres napoleòniques, crisi de la que ja no es recuperà i anirà decaient gradualment al llarg del primer terç del s. XIX.

Per al cas tortosí, coneixem en base a la pròpia recerca les cronologies de crisi i desaparició del sector, però no podem fer més que suposicions sobre l'arrencada de la producció sedera a la capital del Baix Ebre. Sobre els inicis, creiem que el sector aparegué de manera més o menys consolidada a finals del s. XVI o principis del s. XVII, degut a la presència de cultius de la matèria primera. Tanmateix, l'autèntic desenvolupament es produí a Tortosa i a la resta del Principat i València durant el s. XVIII. No obstant això, el propi desenvolupament del sector arreu posà al límit el mercat de matèria primera i la compartimentació dels mercats, provocant la crisi dels sectors més dèbils. Això succeí a Tortosa durant la dècada de 1780, moment en el que

es diluí la cohesió interna entre productors, els quals progressivament abandonaren el sector. Cap obrador sobrevisqué a la Guerra del Francès.

MÀ D'OBRA I MOBILITAT PROFESSIONAL. Sobre aquesta qüestió, novament el cas de Norwich gaudeix d'estar millor documentat i treball historiogràficament, sobretot perquè aquest capítol està íntimament lligat en la demografia històrica de la ciutat i la regió. Tot i que la *worsted industry* ja tenia presència a la ciutat des de l'edat mitjana, la renovació del sector va anar de la mà de l'arribada d'onades de població provinent del continent, especialment alemanys i valons, durant el s. XVII i hugonots francesos al s. XVIII, els quals, fugint de persecucions polítiques i religioses, s'instal·laren a la ciutat de Norwich i implementaren els seus coneixements tècnics sobre la producció llanera autòctona. El resultat fou, no només l'increment nèt de la producció i la població activa dedicada al sector, sinó també una renovació dels acabats i la tècnica que convertiren a Norwich en el referent el teixit llaner a Anglaterra i bona part d'Europa occidental durant el s. XVII i bona part del s. XVIII. De la mateixa manera, durant la fase de crisi del sector, Norwich expulsà població activa d'aquest sector cap a zones que mostraven més dinamisme, com podia ser Yorkshire i Lancashire, els quals adoptaren decididament el camí de la mecanització i la transformació dels processos productius.

Tortosa, en canvi, objectivament necessita més recerca abans d'entrar en valoracions susceptibles de ser generalitzades. Tanmateix, això no treu que el coneixement de la realitat del gremi i els seus integrants durant les últimes dècades de la seva existència no ens porti una mica de llum sobre aquesta qüestió. Sabem que Tortosa va rebre immigrants directament relacionats amb el sector seder, especialment de Reus i Manresa. El contacte constant d'aquests personatges amb les seves famílies i la seva ciutat d'origen, així com el seu posicionament aperturista durant la crisi del gremi ens dona a entendre que la seva presència a la ciutat estava més relacionada en la comercialització de teixits i el posicionament en el mercat de primera matèria, més que no pas en el teixit de seda pròpiament dit. Paral·lelament, membres originaris de Tortosa, i teixidors d'ofici, sabem que en els moments més durs i complicats del gremi tortosí es van veure obligats a marxar de la ciutat i treball en qualitat d'assalariats a obradors d'altres nuclis -segurament Reus-.

La mobilitat de la mà d'obra és essencial en un sector industrial tant tecnificat com el tèxtil, encara que el grau d'impacte general sobre les respectives ciutats s'ha mostrat

proporcional al pes específic que els dos sectors tenien sobre el conjunt de les respectives economies urbanes.

ORGANITZACIÓ I LEGISLACIÓ. El punt de partida en ambdós casos és similar. Ens trobem davant de dos patrons força comuns entre els sectors manufacturers preindustrials, com és l'organització gremial, encara que l'evolució dels quals, durant el període estudiat és similar, encara que els factors que hi intervenen són diametralment oposats. En ambdós casos, tant el gremi de Nostra Senyora dels Àngels de Tortosa i la *Weavers' Company* de Norwich, com a institució, entraren en crisi donat que la seva funcionalitat començava a ser posada en qüestió entre una part o la totalitat dels seus integrants. La pràctica d'inspecció i control de les manufactures era sens dubte una de les més odioses i de les que tothom volia escapar-se.

Els *wool combers* de Norwich aconseguiren del Parlament la seva desvinculació del control de la *Weavers' Company* durant el s. XVII, i els teixidors no ho veuriem assolit fins al s. XVIII, quan la institució com a tal es veuria substituïda pel *Committee of Trade*. En cas tortosí, les inspeccions dels veedors eren especialment molestes i temudes entre els botiguers de teixits i els firaires, mentre que els petits obradors agraiïen el control de la competència realitzada pel gremi. Aquest seria el motiu de trencament de la cohesió interna del gremi de Tortosa A Norwich, l'última gran consecució de la *Company of Weavers*, junatament amb el gremi de teixidors de seda de London fou la lluita contra la introducció de *calicoes* (teixits de cotó estampats procedents de les Índies Occidentals) l'any 1722. A Tortosa, per la seva banda, els acords de mínims després del procés judicial del 1783, aconseguí un clima més temperat entre els diferents sectors enfrontats en el si del gremi, context amb el que s'arribà a l'extinció del sector.

Finalment, la progressiva desregulació del sector, propicià una expansió de la producció dels teixits, mentre que en cas tortosí posà fi a la viabilitat dels petits obradors. Norwich, tanmateix, no tardaria en sucumbir davant les debilitats endògenes i la progressiva instauració del teixit de cotó produït industrialment a les ciutats que protagonitzarien la revolució industrial anglesa.

PETITS OBRADORS, TREBALL RURAL I GRAN COMERÇ. És en les característiques de les unitats de producció on hi trobem més similituds i la raó de fons

que, creiem, expliquen les respectives crisis sectorials. Malgrat que Norwich va ser el principal centre producció de teixit de llana d'Anglaterra entre els s. XVII i XVIII, la seva producció es basava en una quantitat ingent de petits obradors, de base familiar i amb el suport dels aprenents, la producció dels quals estava controlada per la *Weavers' Company*. La clau de l'èxit del Norwich *stuff* va ser l'alta concentració de mà d'obra especialitzada que afavoria l'intercanvi de coneixements i a la vegada mantenia els preus de la mà d'obra força baixos, fet que repercutia en la competitivitat del producte final, el preu del qual depenia en 5/6 parts del preu del treball. Si el teixit, tenyit i acabat estava ubicat a la ciutat de Norwich, el filat de llana estava repartit pel llarg i ample del comtat de Norfolk i Suffolk, sent l'corretja de transmissió dels quals els comerciants de fil. Aquests controlaven els subministres de matèria primera i matèria primera transformada, i al mateix temps s'encarregaven de la comercialització del producte acabat. A diferència dels nuclis tèxtils de l'Anglaterra Occidental, Norwich, tret d'algunes poques excepcions, mai es capitalitzà en base als comerciants de teixits, ja que aquests eren, o bé de Londres, o bé d'altres indrets.

Aquesta circumstància, on l'individu capitalista era bàsicament desconexor de la fase industrial del negoci, propicià la no inversió en maquinària i la falta d'estratificació entre mestres teixidors que afavorís la integració i la factorització del procés del teixit. Priestley i Cordfield documenten espirals de caiguda de salaris per competir contra la incipient mecanització del teixit en altres indrets, fet que convertí a la ciutat de Norwich en un polvorí de revoltes socials i empobriment majoritari durant les fases de crisi del sector.

En el cas de Tortosa, la capitalització fou igualment impossible, ja que durant les fases evolutives estudiades, el millor dels contextos en el que els obradors tortosins podien somiar era la pròpia subsistència. El punt crític i des d'on s'exercia el domini era en el subministrament de seda torçada, activitat domèstica distribuïda per tota la ribera de l'Ebre. El mercat local de matèria primera –i encara més de matèria primera transformada- era insuficient i estava assetjat per la fam dels grans productors dels grans centres seders catalans. La comercialització era igualment un factor essencial. Els teixidors que tenien botiga oberta, eren els qui canalitzaven la demanda i aquets, primer abandonaren la seva pròpia producció per vendre la de tercers, i finalment, optaren per comercialitzar teixits importats des de fora de Tortosa que tenien millor sortida gràcies a

una preus més competitius. Tortosa, i els seus mercats regionals, es focalitzaren en la distribució de matèria primera i la comercialització de producte manufacturat, deixant defallir poc a poc la producció autòctona. Els partidaris de la situació prèvia i els partidaris de la situació nova acabaren per obrir una bretxa insalvable en el si del gremi seder que acabaria per autodestruir-se des de dins.

14.8.2. La renovació de la xarxa viària.

En el capítol dedicat a la renovació de la xarxa viària del sud català tenia com a propòsit utilitzar les carreteres, la seva planificació, el seu traçat i la seva construcció com un prisma a través del qual observar la transformació de les realitat regional, la plasmació física de les interdependències i les conquestes de mercat, així com la capacitat de cada territori per executar les seves obres o influir sobre els òrgans que en tenien competències. En el cas de Norwich, la interdependència de Norfolk amb la seva capital restà pràcticament intacta malgrat la greu involució del sector tèxtil, però tanmateix, resulta interessant com es produí la renovació de les infraestructures en el cas anglès i quins foren els òrgans, institucions o col·lectius socials interessants en impulsar aquest tipus de millores, i per quins motius. Vegem-ne els principals elements de contrast amb el cas català.

CAPITAL PRIVAT DISPONIBLE. La principal diferència que hem pogut trobar entre els processos de manteniment i renovació primerencs de la xarxa viària és la predisposició del capital privat per invertir en la renovació de les carreteres. Certament, el cas de Norwich s'ha de contextualitzar en la proliferació generalitzada del sistema de les *Turnpik Acts* que ja disposava de multitud d'antecedents i experiències prèvies, tant dins la regió com fora d'aquesta. En un marc legal consolidat per a aquest tipus d'actuacions, els terratinents de Norfolk focalitzaren els seus esforços en crear els trusts dedicats a la millora de les comunicacions, que de manera indirecta, no només oferia estalvi en quant a preus de transport, sinó també incrementava els preus d'arrendament de les seves explotacions, en tant en quant els bons accessos eren vistos un actiu més de la propietat.

A Tortosa no hem trobat cap evidència de que s'hagués apostat per un sistema de peatges com a mitjà de finançament de les infraestructures viàries, fet que sí que hem pogut trobar, per exemple, a les viles del Camp de Tarragona, encara que fos amb

gairebé 50 anys de decalatge cronològic. Ens referim, per exemple, a la carretera de Reus a Mora, o de Valls i Tarragona a Lleida. Val a dir, que, malgrat haver peatges, el cas català mostrava una dependència molt més directa de la resolució legal que permetia derivar tot o una part d'alguns dels impostos vigents a les viles o ciutats afectades per la carretera a millorar cap a la construcció de l'obra, encara que els diners els avançaven igualment els inversors privats.

Òbviament, el desenvolupament del sector financer de Norfolk (sent els Guerneys els màxims exponents) i l'interès dels terratinents per a que es realitzessin aquest tipus d'empreses, va portar a que la majoria d'artèries que comunicaven les principals vil·les i ciutats de Norfolk, així com aquestes amb els *counties* veïns, comptessin amb anys de millores abans d'entrar al s. XIX. La historiografia local i nacional anglesa es mostra unànime en valorar el pes de la millora de les comunicacions com una de les múltiples actuacions realitzades en el marc de la revolució agrària que tingué el seu epicentre a la meitat oriental d'Anglaterra.

Actuacions amb el mateix nivell de decisió, no la trobarem a Catalunya fins a l'actuació coordinada de la Junta de Carreteres, encara que aquesta ja no tindrà l'orientació d'empresa de caràcter privat que tingueren els *turnpiks* anglesos.

EVOLUCIÓ DE LES COMPETÈNCIES EN MATÈRIA VIÀRIA. En el cas anglès l'actuació dels *turnpiks* s'esdevingué quan l'autoritat en matèria viària la tenien les parròquies sota la supervisió del les quarter sessions del *county*. Tanmateix, la presència d'agents de les autoritats públiques entre els *trustees* que componien la junta directiva dels trusts oferia la garantia de que les actuacions es realitzessin en tot moment sota la supervisió d'alguna de les autoritats públiques. Aquest no era el cas de les iniciatives privades de Catalunya. Empreses com la dels Moragues de la carretera de Valls a Lleida evidenciava un suport institucional de la Junta de Comerç de Barcelona, en els casos més primitius, i de la Cambra Agrària, de Comerç i Navegació de Tarragona després, deixant de banda l'autoritat dels ajuntaments, els quals, malgrat ser qui en aquells moments tenien les competències en matèria viària, poc podien intervenir i l'empresa aconseguia l'autorització reial per a que part dels impostos dels municipis anessin a parar en aquella infraestructura.

A partir del primer terç del s. XIX a Norfolk, i a partir dels anys 50 a Catalunya, veiem com l'establiment de l'autoritat de l'estat es desplega sobre el territori en detriment de les corporacions locals, siguin parròquies o *city councils* o ajuntaments catalans. el cas català i el de la Junta de Carreteres fou un cas inèdit a tot l'estat, en el que es va preveure la conciliació dels diferents projectes de millores viàries, amb l'objectiu de dotar el Principat d'una cohesió interna acord amb l'especialització regional que la revolució industrial catalana havia produït.

No obstant això, hem distingit un element distintiu clau entre el cas sud-català i el de Norfolk. Mentre que les *turnpiks* de Norfolk, havien començat a establir-se en les carreteres que comunicaven el nuclis de tercer nivell amb els subcentres regionals, acabant per comunicar aquests amb el centre, Norwich, a Catalunya, i específicament a la província de Tarragona, la inversió dels recursos públics es prioritzaren per a la comunicacions entre els principals nuclis, fet que renegà a les comunicacions subregionals que afectaven a Tortosa i els pobles de la seva comarca a ser pràcticament dels últims a obtenir els recursos per millorar les seves comunicacions. Així doncs, el capital privat dels mercaders i terratinents, gràcies al fet d'haver actuat primer i per pròpia iniciativa, s'asseguraren el manteniment i l'habilitació de les comunicacions d'us eminentment agrari, deixant així les vies de gran capacitat i les grans comunicacions per a quan les institucions públiques, en aquest cas el *County Council*, n'assumís el relleu i l'autoritat en aquesta matèria.

ELS POLS D'ATRACCIÓ EXTERIORS. Un dels temes que més s'han analitzat a la tesi ha estat l'evolució de la capacitat d'atracció de Tortosa com a centre i mercat d'un espai territorial que progressivament es va anar perdent, no només per motius polítics (aparició de les províncies), sinó també per les millores de les comunicacions i el dinamisme comercial de ciutats com Reus i Tarragona respecte la regió de la Ribera d'Ebre que tradicionalment havia trobat el seu mercat a Tortosa. Ens ha resultat complicat trobar paral·lelismes amb això, donat que Norwich articulà bé les seves comunicacions, i seguí sense tenir rival, almenys durant els s. XVIII i XIX, com a nucli de mercat de la seva àrea d'influència regional, si bé no com a nucli industrial, sí, com a mercat dels productes agraris i d'oferta de serveis. Tanmateix, hem observat que els *turnpiks* més primerencs fan referència a les zones més perifèriques de Norfolk, sobretot aquelles que buscaven les comunicacions amb els *counties* veïns de Lincolnshire i

Cambridgeshire, espais on el sector llaner s'havia desenvolupat i modernitzat al mateix ritme que defallia el de Norwich. Això va tenir repercussió en la reorientació dels transports de la llana filada a l'espai agrari. Tanmateix, la urbanització total de totes les etapes de producció industrial, acabaren per tallar aquests vincles i Norfolk seguí mirant a Norwich com a únic mercat i capital administrativa de la regió.

14.8.3. La canalització dels rius i la navegació fluvial.

La canalització del riu Ebre se'ns ha presentat, a ulls dels tortosins contemporanis, com l'única manera de fer renàixer el que havia estat el sector líder, que a més de sostenir els ingressos de la municipalitat durant segles, havia organitzat una economia basada en la logística i la redistribució de béns i productes gràcies a la tecnologia naval capaç de compaginar la navegació marítima i la fluvial. Així mateix, la canalització, havia estat reivindicada des de segles abans com la gran recepta capaç d'impulsar el creixement agrícola i amb ell, reimpulsar una demografia que, vist des del s. XVIII, estava estancada en comparació amb la resta del Principat.

De la mateixa manera, a Norwich, des de temps immemorials, el riu Yare havia estat la principal via de transport de les seves manufactures i el mitjà de redistribució de la abundant producció agrària del comtat, ja que les comunicacions terrestres sempre havien estat dificultades per la naturalesa pantanosa del seu sòl. Norfolk, a més, no només comptava amb sol riu, sinó que tota la regió estava articulada per diferents sistemes fluvials capaços d'organitzar subregions i espais d'interdependència entre ells. No obstant, de la mateixa manera que succeí a l'Ebre, els aprofitaments agrícoles de l'aigua i l'augment dels volums de transport exigiren obres de canalització i dragatge per possibilitar la circulació dels vaixells.

Analitzem tot seguit els paral·lelismes i les diferències fonamentals en les empreses de canalització i millora de la navegació fluvial.

IMPERATIUS DE CARÀCTER NATURAL. L'impacte de la naturalesa del sol i dels rius és un factor perfectament comparable als estuaris dels rius de Norfolk i el del riu Ebre. El riu Ebre, durant els segles de formació del delta, deixà a l'últim tram del seu decurs fins desembocar al mar llits de sediment que, durant els períodes amb cabals mínims d'aigua, la profunditat del riu acabava sent un problema de pas de les embarcacions, que podien arribar a encallar-se, provocat, no només el retràs en les

entregues i la mobilitat de les mercaderies, sinó seriosos problemes per a les pròpies embarcacions. Una situació idèntica hem pogut trobar als estuaris dels rius Yare i l'Ouse. Malgrat que aquesta problemàtica ja era present al s. XVII, sembla que no va ser fins al segle XVIII quan va començar a suposar un problema generalitzat per la navegació, especialment quan es començaren a fer efectives les obres hidràuliques relacionades en el rectificat dels traçats fluvials i la dessecació de les zones pantanoses per a l'habilitació de terrenys per al conreu. Així mateix, un element que es destaca a la bibliografia anglesa és l'evolució de les embarcacions de navegació fluvial (*wherry*), les quals havien de respondre a uns volums de mercaderia cada cop més grans. A Tortosa, en canvi, l'embarcació tradicional es va mantenir intacta, ja que malgrat l'existència de problemes, l'experiència dels patrons i el coneixement de les fases d'estiatge del riu permetien el pas. Els problemes, però vingueren quan es va introduir la navegació a vapor destinada a exportar carbó amb volums de càrrega molt més importants.

LES OBRES DE CANALITZACIÓ. Pel que fa a les infraestructures realitzades, hem trobat un absolut paral·lelisme entre els dos casos estudiats. Tant al riu Yare, l'Ouse i l'Ebre, la solució als problemes de navegació passaven per realitzar tipus d'actuacions.

- La primera era el continu dragatge i aprofundiment del riu. Treure els sediments del llit fluvial, no només aprofundia el riu, sinó que amb els dipòsits extrets es podien construir murs de contenció amb els que estretir el riu i afavorir-ne la navegació.
- La segona era la realització de canals que sortegessin els trams on més difícil fos la navegació. A Anglaterra en deien traçar *cuts* amb els que es traçava una línia recta entre els diferents meandres, o bé es comunicava el riu amb els pantans i estanys naturals per traçar rutes de navegació alternatives. El cas més característic és el *New Cut* del riu Yare, amb el que es buscava una sortida al mar des d'aquest riu cap a Lowestoft, evitant l'estuari del riu i els problemes de tipus econòmic que generava el pas pel port de Yarmouth. En el cas de l'Ebre, el canal de navegació entre Amposta i Sant Carles de la Ràpita n'és el cas més similar. La canalització amb objectius de rec foren obres d'una importància menor, malgrat que la seva quantitat el fa un fenomen ressenyable, molt més vinculat a la millora de l'agronomia del territori, que no pas amb els problemes de la navegació.

- Les rescloses són l'altre element en comú. Era l'element d'enginyeria potser més complex de realitzar. Servia per salvar desnivells i, a la vegada, era el punt d'alimentació dels diferents canals amb els cursos fluvials.
- Els peatges. Els peatges eren els punts on es fiscalitzava el pas de les embarcacions d'acord amb la legislació establerta. En el cas de l'Ebre, es realitzava al mateix punt on hi havia instal·lada una resclosa. En el cas anglès, aquesta relació no era pas tant directa, degut a la inexistència de tantes rescloses i durant un traçat tant llarg.

El manteniment d'aquestes infraestructures va ser un handicap important per als organismes gestors de tots dos països. La lluita contra els sediments es va perdre en ambdós casos, i ambdós casos van topar amb el ferrocarril que els feu una competència directa sense haver de gestionar els inconvenients de la navegació.

LES COMPANYIES DE CANALITZACIÓ. Per establir paral·lelismes i discòrdies, primer cal dibuixar una línia divisòria clara entre les formes d'organització de les canalitzacions velles i modernes, les quals, malgrat estar present a ambdós països, existeix una clara disparitat cronològica entre ells. En el cas anglès, l'organització antiga correspon al s. XVII i primera meitat del s. XVIII. La moderna es dona a partir de la segona meitat del s. XVIII i durant el segle XIX. En el cas català, les propostes de canalització de l'Ebre antigues són totes del s. XVIII, mentre que únicament es plantejà un model de concessió moderna al s. XIX, l'únic dels casos que es va arribar a portar a la pràctica. El que defineix les estratègies de canalització antigues són l'estudi de propostes des d'una perspectiva il·lustrada, però una realització excessivament concreta i amb unes definicions de rols poc específiques. Aquestes propostes, en el cas de l'Ebre, malgrat tenir una concepció global, a la pràctica no es va construir el canal entre Sant Carles i Amposta. La resta d'instal·lacions no es varen poder completar o mantenir, entre elles el canal de reg, ni les rescloses. Aquestes actuacions, en el cas anglès, les constituïen empreses de caràcter públic o privat. Hem trobat casos a l'Ouse, on un terratinent acceptava finançar la canalització a canvi de quedar-se amb una part o la totalitat de les terres guanyades a les zones pantanoses. Igualment, el manteniment i dragatge del Yare el finançaven les corporacions de Yarmouth i Norwich a peticions dels navegants i en la seva gestió, a banda d'aquestes corporacions, hi intervenien diferents instàncies administratives com els magistrats del comtat de Norfolk i Suffolk.

Les iniciatives modernes, en canvi, es realitzaven a partir de projectes de llei presentats al Parlament. Si eren autoritzades, rebien la concessió d'un determinat tram del riu, del qual n'esdevenien responsables dels seu manteniment i del cobrament dels tolls. Les condicions eren similars a les dels *turpiks* de les carreteres, encara que a les empreses se'ls permetia constituir-se com a societat per accions amb capital predeterminat i amb un sostre de crèdit admissible en funció dels pressupost previst per a les obres. En el cas de la *Norwich & Lowestoft Navigation Company*, el Parlament els va autoritzar a no només a hipotecar els tolls, sinó també a finançar-se del *l'Exchequer Bill Loan Comission*, fons estatal destinat a obra pública i a l'ocupació de pobres.

Les atribucions a l'empresa concessionària eren molt més àmplies en el cas català. Aquesta empresa se li garantí l'amortització de les obres, no només amb la instal·lació de peatges a les diferents rescloses, sinó també amb una subvenció de fins a 50.000 escuts (125.000 pts) per cada 1.000 ha irrigades entre Escatró i el mar. La concessió que s'entregà a la *Real Compañia de Canalización del Ebro* era de 99 anys, període que variava segons l'Act obtinguda en cada cas per als canals anglesos. Per contra, el control de l'Estat era permanent i el descontrol de les finances, podria comportar la revocació de la concessió i la fi del monopoli de navegació a vapor.

Pel que fa a l'origen del capital inversor, val a dir, que en el cas de Norfolk, les empreses de canalització procedents del propi territori, especialment dels comerciants i els cercles socials més pròxims. En canvi, en el cas de l'Ebre, ni la regió de Tortosa, ni tan sols la província de Tarragona disposava de volums de capital suficients per realitzar aquella empresa. La RCCE es bastí de capital barceloní, amb inversors procedents de l'alta burgesia i noblesa de l'estat espanyol i de fora, com ara els Grimaldi, i que, quan es va haver de rescatar, qui ho feu va ser la banca internacional qui en va prendre el control de l'administració, el *Credit Mobeliere dels Pereire*.

SERVEIS DE NAVEGACIÓ. En els dos casos estudiats, la llei de canalització va autoritzar a les empreses a oferir serveis de navegació. En el cas català, la RCCE disposava de diversos vapors que oferien línies regulars per anar des de Tortosa i Amposta cap a Tarragona, Barcelona i València. En el cas anglès, la N&LNC oferia línies de navegació cap a Londres, servei que executava la filial *Norwich, Lowestoft & London Shipping Company*, empresa filial que al poc temps es van vendre. Un fet

similar succeí al cas del riu Ebre, on la RCCE, davant les pèrdues que generava el servei de navegació, van decidir externalitzar el servei i cedir-ne el dret de monopoli de navegació a vapor per l'Ebre a l'empresa barcelonina Mata i Ferran, quedant la RCCE únicament amb el dret de fiscalitzar el pas dels vaixells (de vapor o no) per les recloses i a oferir el servei del reg del canal d'alimentació en explotació.

La diferència, bàsica entre els serveis de navegació és que, en el cas anglès, la canalització i les obres sempre estigué vinculat en el sector de la marineria del territori, mentre que en el cas ebrenc, la canalització fou una inversió externa, que perseguí el monopoli de la navegació a vapor i que en molts casos s'oposà als navegats tradicionals del territori, als qui veia com a competència, malgrat haver-los de tolerar degut a que eren clients potencials de les rescloses.

Una altra característica de les canalitzacions és el fet de possibilitar l'aprofitament industrial de l'aigua. Com s'ha vist, en el cas de la RCCE, l'oferta de salts d'aigua per a usos industrials fou una forma gairebé improvisada de obtenir recursos en els moments més delicats financerament parlant de la RCCE, mentre que en el cas anglès, sembla ser que alguns dels canals es construïren justament per sortejar les instal·lacions industrials existents a la riba del curs principal del riu, com en el cas de la canalització dels rius Ant i Bure, o bé la indústria fou el model de reciclatge de les instal·lacions de navegació, com en el cas del *New Cut*, que un cop el va adquirir Morton Peto, aquest articulà un pla d'aprofitament industrial a l'alçada de Lowestoft al 1842.

LES CAUSES DEL FRACÀS. En els dos casos estudiats, les obres per a la navegació fluvial resultaren un fracàs. Els mateixos problemes que tenien els cursos fluvials naturals, es replicaren als traçats artificials i el seu manteniment requeria uns costos molt elevats que no es podien compensar amb els ingressos procedents del peatges. Les respostes, però foren diverses. En el cas català, la RCCE acabà per abandonar la seva responsabilitat com a òrgan garant de la navegabilitat de l'Ebre, convertint-se d'aquesta manera en una empresa que oferia el benefici del reg a les plantacions del delta i a l'horta del Baix Ebre i Montsià, i en alguns casos, llogant els salts de regulació del cabal per a instal·lacions molineres. El factor del ferrocarril, va ser l'element que donà el cop de gràcia al negoci, però la seva causa no es tant directa com en el cas anglès. A Norfolk, els traspàs d'un mitjà de transport a l'altre fou l'element definidor de la crisi, fins al punt de que Peto, el qui adquirí el canal, era l'agent de la *Great Eastern Railway*

Company. La millora de les comunicacions terrestres, per tant, simplement deixaren obsoletes les comunicacions fluvials tradicionals. En el cas català, la crisi tingué una diversitat més gran de causes: el fracàs de les expectatives d'explotació carbonífera de Teruel; els costos de manteniment de les infraestructures; les crisis capitalistes de la segona meitat dels anys 60 del s. XIX i sobretot la dinàmica de la navegació de cabotatge al mediterrani, que tendí a concentrar-se en els ports més importants. Finalment, el ferrocarril de l'eix mediterrani i la connexió entre Zaragoza i Barcelona, acabaren per ofegar definitivament la navegació a vapor per l'Ebre. La navegació tradicional va tenir una llarga decadència que es precipità a partir de la eliminació de les drassanes a Tortosa.

14.8.4. La implantació de la xarxa ferroviària.

La modernització de la xarxa de transport arribà al seu punt culminant amb l'arribada del ferrocarril, tant a Tortosa com a Norwich, per la qual cosa, aquest procés i la seva casuística ha constituït un dels punts comparatius de més interès durant el present treball. En destaquem els següents punts:

ESTRUCTURA LEGAL I ADMINISTRATIVA DELS FFCC I LES COMPANYIES FERROVIÀRIES: Donat que el ferrocarril s'implantà en primer lloc a Anglaterra, a partir de la línia d'Stockton and Darlington, i donada la seva trajectòria en el desenvolupament de companyies en forma de societats anònimes de base capitalista, resulta lògic que la legislació ferroviària es desenvolupés allí i la resta de països, entre ells Espanya, s'hi emmirallessin a l'hora de crear la seva estructura legal per aquest afer. Així doncs, l'evolució entre les formes i la legislació pròpia de les companyies de canalització i les ferroviàries que s'experimentaren a Anglaterra, a Espanya ja s'implementaren des del mateix moment en que la legislació ferroviària entrà al Congrés dels diputats. Un bon exemple és la normativa de dipòsit d'una part del capital social autoritzat per a la construcció d'una determinada línia, l'autorització per exercir expropiacions, o la regulació de la capacitat màxima d'endeutament de les diferents companyies.

Pel que fa al procés de tramitació d'una línia ferroviària, els paral·lelismes també són significatius, encara que, de base, la projecció de línies restà sempre en mans privades i no respon a un pla estratègic projectat des de l'àmbit governamental. Tret d'això, el

procés d'autorització és pràcticament: comença amb una proposta de línia que es tractada legalment com una iniciativa legislativa, que, en cas de ser acceptada, deriva en una Act, en el cas anglès i en una Reial Ordre en el cas català i espanyol que dota a aquella empresa de poders especials com els d'expropiació forçosa. En el procés de debat, però, mentre que en el cas espanyol, la lluita es mantenia en instàncies del poder executiu, bàsicament en el si de la Junta Consultiva del Ministerio de Fomento, en el cas anglès, es produïa en el marc de la comissió parlamentària, bàsicament la *d'Standing Orders*.

EL PAPER DEL SECTOR PÚBLIC EN EL SECTOR FERROVIARI. Un cop la línia rebia l'autorització del govern, és de denotar la diferent actitud i la omnipresència del govern durant, no només el procés de construcció, sinó també durant el procés d'explotació. El cas del govern espanyol resultaria molt més intervencionista que l'anglès. Era el govern qui traçava les línies estratègiques, i eren les empreses privades les qui competia per obtenir-ne la concessió. En el cas anglès, cada línia era concebuda com quelcom diferent, i on la responsabilitat de la viabilitat o no de la línia quedava en mans de la companyia ferroviària propietària d'un determinat traçat. Això explica l'existència de línies que compartien origen i destí, fins i tot dins de la mateixa companyia. Això en el cas espanyol, no es pot dir que no es produís, però sempre produí intensos debats i lluites parlamentàries, com ara el cas el de la línia entre Tarragona i Barcelona. Igualment, el grau d'intervenció del govern es pot denotar a partir de casos concrets. La lluita i les operacions desplegades per la ciutat de Tortosa per obtenir un traçat favorable contrasta en el debat endogen dins de la *Norwich & Brandon Railway Company*, de si aquesta línia havia de passar o no per la localitat de Thedford. En aquest cas, Westminster no tenia autoritat per exigir a cap companyia la modificació d'un traçat, un cop aquesta havia rebut el *Royal Assent*.

CAPITAL, INVERSIÓ I BURGESIA LOCAL. Per deixar clara la diferència entre col·lectius socials involucrats i el seu comportament inversor en els dos territoris analitzats, però, primer definir els sectors socials als qui fem referència. Distingim entre capital extern i burgesia inversora local. Entenem per capital extern aquelles onades inversores que, en vista a objectius estratègics de més gran calat, decideixen realitzar inversions que acaben afectant a diversos territoris. En el cas de les Terres de l'Ebre, trobem el capital invertit per la companyia concessionària de la línia Almansa-València-

Tarragona durant la dècada dels anys 60 del s. XIX, al capdavant de la qual hi havia el Marqués de Campo. En el cas anglès, la regió d'East Anglia es va veure afectada per l'arribada de la *East Counties Railway Company* i la *Northern and Eastern Railway Company* durant la dècada dels anys 40 del s. XIX.

Malgrat que en tots els casos aquestes companyies eren societats anònimes, existia una diferència clau entre ambdós casos estudiats: la presència de burgesia territorial d'East Anglia a la *board of directors* i entre els *shareholders*, fet que no succeïa entre la burgesia tortosina en el sí de la companyia encapçalada pel Marqués de Campo. Aquest fet és de suma importància, doncs la existència -o no- de burgesia amb interessos no només inversors, sinó també logístics sobre el territori on s'havia de construir el ferrocarril aportava un matís de sensibilitat pels interessos regionals que, del contrari, o no existirien o tindrien un paper menor en la presa de decisions. El cas de la AVT ho mostra clarament. La postura de la companyia fou projectar una línia el més rectilínia possible, amb la intensió de minimitzar al màxim els costos de construcció, i deixant en un segon terme els interessos de l'explotació posterior, que passarien per la possibilitat de recollir el tràfic del major número de ciutats i viles del territori per on transcorreria el ferrocarril.

Com s'ha vist, en el cas tortosí, la consecució d'una estació a les afores de la ciutat es va haver d'aconseguir a través de la lluita política, però en el cas d'East Anglia, ja fos per al comtat de Norfolk o el de Suffolk, la presència dels interessos territorials entre l'accionariat o a la junta directiva de la ECR, tampoc va ser suficient com per convèncer de continuar la construcció més enllà de Colchester, malgrat que així ho tenien autoritzat per Westminster des del 1836. Davant d'això, la burgesia de Norfolk i Suffolk es van autoorganitzar i foren capaces d'aixecar el capital necessari com per construir pel seu compte els traçats que interessaven als respectius territoris, a més a més de superar el recel i l'oposició de la companyia que tenia adjudicat el traçat (a alçades del 1841, amb la concessió caducada). A més, l'organització entre la burgesia de la capital i la distribuïda per les diferents viles secundàries de la regió permeteren la creació d'uns traçats principals i secundaris que possibilitaren projectar el que havia de ser la base de la xarxa ferroviària de Norfolk i Suffolk en tan sols una dècada d'ençà la negativa de la ECR a anar més enllà de Colchester. En canvi, la burgesia de Tortosa, ni tan sols es va plantejar la possibilitat de construir per ella mateixa una branca entre Tortosa i el traçat

principal ubicat segons els interessos de l'enginyer de Campo. De fet, la incapacitat –o la no voluntat- d'aixecar capital privat arribà a l'extrem de que els membres del consell municipal, format per la burgesia local tortosina, estava disposat a invertir recursos públics tortosins (la privatització de la Mola del Catí) per finançar el sobrecost del desviament de la línia principal fins als murs de la ciutat. Malgrat que per diferents vies, en el cas de la projecció ferroviària, ambdues regions van veure assolits els seus objectius i interessos.

EMPRESSES FERROVIÀRIES I CONCESSIONARIS D'OBRES. La història ferroviària de Norfolk i les Terres de l'Ebre passa per comprendre el comportament de personatges, la trajectòria empresarial dels quals marcà profundament els esdeveniments i la cronologia dels mateixos. En el cas de les Terres de l'Ebre, destaca el Marqués de Campo. José de Campo articulà una infraestructura empresarial que li va permetre intervenir –quan no dirigir- tot l'espectre social i econòmic que tenia relació en el negoci ferroviari: en primer lloc la companyia ferroviària que obtingué la concessió del govern per traçar la línia entre València i Tarragona, i, amb ella explotar les comunicacions entre l'horta valenciana i la demanda de productes de les àrees industrials del Principat. En segon lloc, Campo controlava les institucions financeres capaces de gestionar i reinvertir el capital del territori i dirigir-lo cap al sector ferroviari. I en tercer lloc, Campo aparegué sempre com el titular de l'empresa adjudicada per realitzar les obres de la construcció del ferrocarril. Si a això li afegim la influència política, quan no el protagonisme absolut a la ciutat i la província de València (ajuntament, diputació provincial i com a diputat a Corts pel seu districte), entendrem com va poder orquestrar una intricada xarxa de moviments de capital, control de les diferents juntes directives i dels consells d'accionistes, a més de la personalitat política i la influència sobre altes instàncies governamentals de l'estat.

En el cas de d'East Anglia, cal destacar el protagonisme de Sir Samuel Morton Peto. Originari i afincat a Norfolk, Peto és un dels grans noms de la història ferroviària anglesa, juntament amb altres personalitats com Hudson, conegut com *Railway King* i l'enginyer i visionari del ferrocarril George Stephenson. Aquests tres personatges, però sobretot Peto i la seva relació amb els altres dos marcà la dinàmica empresarial de les companyies d'aquest sector. Peto havia bastot el seu imperi personal en base a la construcció d'infraestructures públiques i privades al llarg i ample d'Anglaterra, Europa

i Amèrica. Així, Peto fou l'adjudicatari de les obres, tant de la ECR, com de la línia de Yarmouth a Norwich. Al mateix temps, tenia interessos personals en la promoció del port de Lowestoft, pel que fou l'impulsor de la connexió ferroviària d'aquesta línia. La incapacitat per autosostenir-se, Peto aconseguí de la *Norfolk Railway Co.* que n'absorbís la línia (i les seves càrregues financeres), i el mateix aconseguí de la mà de la ECR (sent Hudson *chairman* de l'empresa) respecte la *Norfolk Railway*. Podem concloure que la mà de Samuel Morton Peto es troba al darrera dels inicis del procés d'integració empresarial que es succeí al llarg de la dècada dels anys 50 i 60 del s. XIX a East Anglia.

PART VI:

CONCLUSIONS, BIBLIOGRAFIA I FONTS DOCUMENTALS.

CONCLUSIONS (IN ENGLISH)

The treatment of a wide range of issues and time periods makes it necessary to bring together the partial conclusions in order to know the main factors of transformation and continuity that could explain the social and economic situation of Terres de l'Ebre and Tortosa at the beginning of the 20th century. This new situation was characterised by a redefinition of the regional space, its interdependences and, eventually, by their regional framing in the Catalan contemporary context.

To arrive to this new context, the region suffered different changes: some characterized by important crises, others with low intensity effects, but all of them with long term consequences which, finally, erased economic sectors which had existed in the eighteenth century, leaving behind a space which was occupied by new growing sectors emerging during the changing process. Therefore, we are going to show the final conclusions as a juxtaposition of new and old social and economic structures.

A. The crisis of traditional manufacturing.

First of all, we have found the crisis of old guild and urban manufacturing, in concrete, the making of silk clothes. During the 70s and 80s of the 18th century, urban manufacturing suffered a clear process of recession and broke out in an open quarrel inside the silk guild. This conflict confronted the master weavers who hadn't relinquished their protected market, and the rest of master weavers who accepted tacitly that they were no longer able to compete, neither in volume, nor in the value for money relationship, against imported clothes coming from the most developed manufacturing centres of Catalonia and Valencia. This clash, which was published through a lawsuit within the guild, showed that Tortosa was still a wealthy market liable to be colonised. In addition, indirect clues show that the farmers of Tortosa dressed like the Valencia farmers, which means that the consumption of these products was of universal access, especially in the moment when imported clothes were cheaper than local ones because the violation of the guild's ordinances. Otherwise, in the villages of the Tortosa comarque, especially in the nowadays territory of Ribera d'Ebre and Terra Alta, home

spinning grew at the same rhythm that the guild viewers intensified their control against the sales of illegal clothes in village fairs.

In the paper industry, the conflict between old and new structures can be seen in the quarrel to get access to the waters of Alfara de Carles. These clean waters, wont to be used by the paper industry, since the Middle Ages, were controlled by the Canon of Tortosa Cathedral because they used it to power one of the most important mill installations of the region: *Els molins d'en Comte*. While the first conflicts for the use of Alfara waters appeared during the last decade of the 18th century, it was during the first working period of the paper mill (between the 20s and 30s of the 19th century) when the conflict grew in intensity, and concerned the farmers too, who since a few years before, had extended their crops along the plain and hillside, near the Alfara water resources. Weakened the Canon by the confiscations of ecclesiastic proprieties during the central decades of the 19th century, there appeared more paper workshops which took advantage of the hillside in order to get access to clean waters needed in order to make paper.

B. The difficulties of capitalisation.

In order to analyse the observations about the forms of funding, we must explain the important shift of time between the associative forms of commercial business and the industrial ones. Then, while the commercial enterprises used, as usual, the comandita (limited partnership), in the industrial partnerships there used to prevail the individual or family ownership. In a transport business, for example, a capital structure based on functionality (one part put the boat, another the crew and the other the freight) was usual; on the other hand, the workshops and shops (the other kind of business analysed) were organised by the possession of fixed capital, where the partners were also owners or tenants of the building where the activity took place.

This situation meant that the weaker or poorer partner, but also owner in the same proportion as the richer one, normally had to mortgage his part of the capital to their partner (or partners) in order to keep himself in the company. The debt under the mortgage guarantee meant that, eventually, the poorer partner got into a spiral of debt and had to sell his part of the ownership to foreign investors. The local workshops, during the 19th century, never organised themselves as public limited companies,

fractional shares being the most usual structure. For this reason, the only workshops that could survive the continuous fraction of their shares were those where the entire ownership was kept in the hands of people of the same family. We could see how this situation came about because of the lack of modern banking or investment systems able to invest in a company as a juridical subject instead of offering credit to the owners as private subjects, in the same way and in the same usurious conditions that the farmers received their credits.

C. Rural industry and urban industry.

Another way to notice the differences between the new and old structures is the contrast between the rural (located in mountains, basically) and urban industry (located on the plain). The rural workshops were the first to emerge during the crisis of the Ancient Regime and the first years of the Liberal period. While the town –Tortosa, as the object of study- suffered a deindustrialisation process, the mountain villages offered the opportunity to exploit their natural resource: such as mineral and forest resources, hydraulic power, or, according to the needs of paper workshops, clean water rising from near springs. This industry not only was able to attract investment, but also skilled workers came from other regions where this kind of industry was common. These newly arrived people covered the lack of technical knowledge about this field and the lack of guild structures able to organise this rising industry.

This sector, although it could inherit the industrial potential of this region, found it very hard to overcome the initial crisis of new capitalism, being specially weakened by the mid-19th century crisis; because of that, the paper industry wasn't able to invest in technical improvements required to survive in a progressive open and liberalised market.

Then, at this moment, there rose a new kind of industry, on the plain again, in the outskirts of Tortosa, related to bourgeois trade. This social collective was formed by ship-owners, commissioners who practiced their activities during the first half of the 19th century, and second generations of landowner bourgeoisie who felt attraction for investments in new kinds of fashionable economic sectors. The new urban industry appeared taking advantage of the new opportunities which took place during the second half of the nineteenth century. Firstly, there was the aggregate demand generated by the

Royal Company of Ebro Canalisation; secondly, because of the building needs of a city in a process of urban expansion; and thirdly, because of the culmination of agricultural specialisation based in rice and olive crops. The kind of workshops which emerged were steampowered and waterpowered mills, pasta and canning food workshops and the refining of olive oil. As complementary sectors, there appeared the metallurgic industry, related with farming tools and the urban expansion and railway, and the cement and ceramic industries needed by local construction companies. These workshops, for the first time in Tortosa, had up-to-date technology, an exportation horizon and a strong credit offer. In addition, instead of attracting trained workers from other places, their own workers went to learn new skills and technical methods in the most important industrial centres of Catalonia and imported their new knowledge to Tortosa (the cited example about this behaviour is metallurgic workshops).

D. Trade activity.

In relation to trade activity, during the last third of the 18th century, there emerged the business of leasing of manorial rents, which challenged the traditional logistic organisation of the south of Catalonia. The trade of manorial rents existed in the Catalan Ebro region since the middle and modern ages, but it suffered a revolution in the 18th century. During this century, this business tended to be concentrated in a few hands. The modus operandi was the leasing of large quantities of different rights in the same transaction of tithe and other manorial rights, as much laic as ecclesiastic. With this system, the lords gained stable and sure incomes, and, otherwise, they could leave the control and the extraction of their taxes to specialised companies able to extract the highest profit from their investment.

These companies made a hard control of the tax payment and its redistribution around the most profitable markets. For this reason, the leasing companies disposed of a huge network of viewers and price controllers to indentify in which market their agricultural products could have the best price. At the same time, it was necessary to organise a logistic network aimed to reduce the cost of transport; that was possible thanks to cheap contracts offered by ship owners interested in the transport of big volumes of freight that the leasing manorial rights companies were able to offer. This kind of activity, in

the south of Catalonia was situated in the jurisdiction of Hospitaller Order, in particular, in the extreme south of the nowadays territory of Montsià and in Terra Alta and Ribera d'Ebre, which belongs to Castellania d'Amposta (Hospitallers Order) and to the Duc of Medinacelli. The companies leasing manorial rights which we have researched (traders of Altafulla, Company of Aragon and Moragas family) converted some little villages of the Ebro riverside, such as Miravet, Mora or Benissanet, into real nodal commercial points where buyers could be found, as well as drivers whose relationship with the main company had different grades of dependence.

The formal structure of these companies overcomes in complexity the regional distribution networks existing until then. Up to that point, the typical organisation of companies dedicated to the distribution of agrarian products were basically family associations formed by a limited number of shareholders, a flexible time length and a distribution of gains and losses in every operation. They used to do defined routes, where the long distance transport was done by a chain of companies, which at the same time, had to pay lots of tolls and transfer taxes, payments which were worse because of the small volumes of freight. The fragmentation of the logistics business was one of the main causes of the lack of accumulation of trade capitals, and these little companies were also unable to affect by themselves the price state of the agrarian products market. Nevertheless, their flexibility allowed them to survive against big oscillations of offer and demand of their services, and for this reason they were the perfect partners and clients for the big leaser companies.

In contrast, the leaser companies organised all the distribution processes and created client networks able to control a wide range of markets and take advantage of great price contrasts between regions, but at the same time, contributed to reduce these prices. The impact of these companies had, also, consequences in the behaviour of local bourgeoisie. They accept their role as clients, workers or viewers of leaser companies and, with this role, they lost all possibility of participating in the big gains derived from that business. Without the amounts of trade capital, the process of industrialisation powered by local capital became too difficult to appear. The cost of opportunity was compensated by assured gains without any risk produced by tax collection and the oscillation of prices. Finally, the leasing business collapsed at the end of the 18th century

because of the crisis of manorial rent and the abolition of jurisdictional taxes made by the first liberal regime.

E. Taxation and economic activity.

To the crisis of agrarian rent, should be added one of the endemic problems of the Ancient Regime of Tortosa: tax specialisation as a funding method for the city council. Since the Christian conquest in the 12th century, the strategic situation of this city meant that most manorial lords who had jurisdiction in that region put their attention on taxes as a way of generating income. The Ebro axis, its land cross path and its concentrated population made taxes the big manorial business. The royal *Lleudes* and other city council taxes and tolls arrived to the extreme of producing confusion between each other. As a result, this taxation strangled trade activities until the transport organisation found alternative and cheaper routes to drive the freight to sea harbours other than Tortosa. The weakening of trade and the increasing pressure on the residual trade was a feedback process: the weaker the trade, the stronger was the tax pressure to try to compensate it. Meanwhile, the influence of other markets such as Camp de Tarragona gained popularity along the nexus points between Catalonia and Aragon; Terra Alta and Ribera d'Ebre felt attracted to the Camp and changed their crops and homemade industry according to the Reus market demand: wine, dry fruit, and silk spinning. Therefore, Reus arrived to the Ebro side, one step more in its path to extend its hinterland to the Priorat and beyond, in the same way that Tarragona and Valls projected their influence to La Segarra, Urgell and Lleida.

F. Transport.

The conquest of the Ebro markets can be followed through the first projects of road improvements at the beginning of 19th century. The first road project was conceived to favour the interdependence of different regions of Catalonia, and it was born as a petition of Valls to build a road between Tarragona harbour and Lleida, as well as the city council of Reus paid the roads from Baix Camp and Priorat to Mora (known as Carretera de Alcolea del Pinar). This building dynamism was the result of market

conquest and the wish to reduce transport costs, and, for this reason, was a process which had a delay in Tortosa. The reasons that can explain this delay are that the strategic communications for Tortosa continued being natural routes such as the Ebro river; also the main roads like the kingsroad which links Tortosa with the Mediterranean axis was managed by the central state. The only road that Tortosa had all the competences to promote was the link with the Terra Alta, but this city couldn't afford the costs of road building on its own. Therefore, this road wasn't improved until this road (and the rest of its status) took part in the *Junta de Carreteres de Catalunya* Roads Plan, first, and State Roads Plan, during the second half of the 19th century.

The second big change which happened in the regional transport system was the impact of Royal Company of Ebro Canalisation. The Ebro canalisation and the conditioning of the river to allow on it steampowered navigation was called to be the work able to 'redeem all the failures and return to Tortosa the old brightness' –quoting the typical speech of that time. The navigation plans, drawn up in the 18th century, but impossible to fund until the coming of international capital in the middle of the 19th century, had to drive again the freight from Aragon to the Ebro's mouth. With that operation, they hoped for the rebirth of the old logistic business at the low course of the Ebro river, bringing high volumes of freight to Sant Carles de la Rapita harbour, the only one of the Ebro region able to offer the physical conditions necessary for modern port activity.

Conditioning the river for modern navigation meant a radical change to the models of navigation businesses until then. Independently of who managed the river trade until then (leaser companies or small family companies) never had they thought to transform by themselves the navigation infrastructure. Since the 1860s, and in return for maintaining the locks and the navigation cut between Amposta and Sant Carles de la Ràpita, the Mata & Ferran Company, propose to Royal Company of Ebro Canalisation the exploitation of the steampowered river navigation monopoly, but it closed in only four years. The reasons was the unavailability of the volumes of freight high enough to fund the upkeep of navigation infrastructures; and also, its costs were too high for the weak financial situation of RCEC. In addition, the competition of railways between Aragon and Barcelona and the harbour concentration process of the second half of the 1860s, left the Ebro navigation extremely weakened, and only focussed on the regional logistic needs. Paradoxically, after the failure of the steampowered monopoly business,

it was the traditional windpowered navigation and its flexibility which kept alive the naval tradition of Tortosa (and the rest of Ebro region) some years more.

G. Local power and central state.

Another issue of contraposition of old and modern social structures is the way the powers of Tortosa kept diplomatic relations with the state power. Traditionally, Tortosa and its oligarchies had worked to have direct links with the royal administration, first, and the central state, after, once the liberal state regime was established. We notice that behaviour through different processes, absolutely independent to each other, but clearly showing a pattern. This was characterised by dodging the provincial delegations of state administration and addressing directly to Barcelona, first, and Madrid after, and getting from them, any favour, deal or privilege. This relationship with power proved extremely useful and effective until the 19th century, being successful in the consecution of advantageous railway design routes for Tortosa interests, in spite of the harm caused to one of the most influential oligarchs of Spain: el Marqués de Campo, promoter of the Valencia & Tarragona Railway Company.

Finally, the institutional consolidation of the liberal state and its administrative division forced a city like Tortosa, used to dealing practically on the same level with closer king authorities or with the king himself, to be subject to proportional division of resources with the other cities and towns of Tarragona province and had to accept priorities of other cities which had already overtaken Tortosa with their contributions to the state budget. Evidence of this change was the division of resources in order to finance the network of second and third order roads.

The demotion of Tortosa' administrative status during the first half of the 19th century could be compensated by the maintaining of remaining old-fashioned political ways of working that, as the organisation of the liberal state was consolidated, tended to weaken and eventually disappear (at least, in Tortosa). This new situation showed the real status of a depressed city like Tortosa during the 40s and 50s of the 19th century.

H. Economic activity and physical space.

Independently of the failure of the big infrastructure projects and the political status of the city, private economic changes started to produce their results during the mid 19th century. After the 2nd Carlist war, the hinterland of Tortosa, and the city itself, presented one of the highest growing demographic rates of Catalonia, and the agricultural colonisation and the settlement in the inland plains started to consolidate, breaking for the first time in history the model of concentrated population in Tortosa, as the agrocitcity of the region.

At the same time, Tortosa went from being the city of wheat to the city of olive oil and rice, while the villages of Terra Alta and Ribera d'Ebre had already specialised in production of wine and dry fruits. The new agrarian regional specialisation had already occurred and started to appear in Tortosa's new workshops, as previously mentioned. These new economic activities needed more space to establish workshops and warehouses. The city inhabitants started to suffer problems of overpopulation, and the construction of the railway bridge upon Ebro, questioned, for the first time, the traditional utilitarian speech about the needs of keeping the city walls because of the possibility of a new civil war. Immediately after the conclusion of the railway bridge, Tortosa started the fight for city expansion.

The political processes in order to get the authorisation to demolish the walls started in the 1840s and continued until 1886 when the final authorisation took place. This was a long term battle, with which local authorities could feel how the possibilities that they used to have with central power had been lost, and had to accept the intermediation of the Civil Governor and the Diputation of Tarragona. Also they had to fight against the army's privileges in urban planning, and learnt that only the Revolutionary Assembly of Tortosa during 1868 and its foregone conclusions were able to unblock the political situation. A conjunction of popular will expressed by the Revolutionary Assembly and the patient following of legal dispositions (established during the implementation of Cerdà Project at Barcelona), conducted by the post-revolutionary local government, gave the results during the second half decade of the 1880s.

Meanwhile, in the open space left by the city walls, were built the first steampowered workshops. It was shareholder companies with partners who, privately, had enough

economic resources and experience managing workshops. The example of Pons & Baulenas Company showed the asymmetry of resources and the lack of experience between the local partner, absolutely overwhelmed by the dimensions of his workshop, and the newcomer, José Pons with a large experience managing big-sized industries.

It was in this new economic and social context when appeared the new city leading names who organised the first bank of the region, able to drive the collective capital (farmers savings and investment capitals from the bourgeoisie) to budget investments. Firtsly, they made dangerous speculative investments. The Bank of Tortosa was a typical case of a Catalan bank emerged during *La Febre de l'Or* and led by landowners and industrialists attracted by the easy money of the speculative wave of the 1880's. But, after the financial crisis, the Bank of Tortosa started focussing on productive investments such as a new bridge upon the Ebro, a new marketplace for Tortosa or property investment on the new urban spaces of the city.

I. A comparison with Norwich.

Conducting research at Norwich has been a suitable way to contrast and check a wide range of conclusions, based on our previous research about the south of Catalonia. Both territories, although having important differences in extension and population, have similar proportions between them and their respective countries of reference (Catalonia and England). These similarities also can be observed in their socioeconomic evolution; Norwich and Tortosa come from an eminent position inside their countries since the beginning of the modern age, but this position was questioned when the industrial revolution appeared in areas which has occupied a marginal status in the country's distribution of economic activities. The boom of most important English textile centres in England during the 17th century, left behind a period of large decline caused by the lack of competitiveness of worsted cloths compared to calicoes and cotton, and because of the incapacity of Norwich to improve and mechanise its textile production.

Nevertheless, while it is true that this process may remind us of the failure of the silk industry of Tortosa, the fact that Norwich spent 150 years exporting its wares throughout Europe – an activity which Tortosa was neverable to do- produced the

creation of large amounts of commercial capital which arrived to the 19th century in the form of financial capital. Investment didn't arrive to the workshops, but on the other hand, a solid banking and insurance sector was consolidated. Norwich didn't see disputed its administrative capital status nor its traditional hinterland market. Having private resources and political autonomy as a county capital, Norwich (and the rest of Norfolk villages and towns too) could finance the challenge of improving and modernising their economy: new tools and techniques for drying fens, keeping up its local and regional roads (an important number of turnpike trusts were founded with local and regional resources), constructing canals, cuts and locks for river navigation and funding railway companies able to connect the most important cities and towns of the county with the main railway lines which did not want to extend their lines to East Anglian cities and towns

For this reason, the bourgeoisie and capitalist class of Norfolk and Suffolk, even though they didn't invest in industry, financed the modernisation of its infrastructures, launched food industries such as brewing, and banking and insurance services. Furthermore, these activities left influential people such as contractor and promoter Samuel Morton Peto or the influential Gurney family, with an important role in the banking elite of London.

The Norwich research, therefore, has allowed us to see how the regional transcendence is born of industrial dynamism, able to produce amounts of capital, and increase and affix the settlement. But, also, even if this industry has gone, social collectives of entrepreneurs and investors remain, able to make emergent new business models for a territory which is suffering a regressive or reorienting situation and take part in companies of other regions which were in the opposite situation.

CONCLUSIONS (EN CATALÀ)

Havent tractat al llarg de la tesi un gran ventall temàtic i cronològic, és necessari creuar les conclusions parcials a fi i efecte d'esbrinar els factors de canvi o transformació, així com els de continuïtat que conduïren a la situació socioeconòmica del segle XX a les Terres de l'Ebre. Aquesta nova situació vingué marcada per la redefinició del marc regional, les seves interdependències i, en definitiva, el seu enquadrament com a regió de la Catalunya contemporània. Per arribar a aquesta nova situació, el territori experimentà una sèrie de processos de canvi, alguns amb moments de crisi clarament definits, i d'altres amb efectes de baixa intensitat però de conseqüències de llarg abast que acabaren per eradicar sectors econòmics existents durant el segle XVIII i que acabaren per desaparèixer durant el s. XIX, deixant un espai que acabaren per ocupar altres sectors nous o de vells que havien guanyat força durant el procés de canvi. Així doncs, presentaren les conclusions definitives en un forma de contraposició entre noves i velles estructures de tipus econòmic i social.

A. La crisi de la manufactura tradicional.

Primer ens trobem amb la crisi de la vella manufactura gremial i urbana, concretament en la de la seda. Durant als anys 70 i 80 del s. XVIII la manufactura urbana es trobava sotmesa a un clar procés de recessió i esclatà en un conflicte obert en el si del gremi. Conflicte que enfrontà els mestres seders, que no es resignaven a perdre el seu mercat protegit, i d'altres que acceptaren tàcitament el fet de que la seva producció ja no era capaç de competir, ni amb volum ni en relació qualitat-preu, amb els teixits importats que començaven a arribar de forma massiva des dels centres manufacturers en ascens del Principat i València. Aquest xoc, que arribà a la llum pública en forma de plet entre els integrants del gremi, demostrava, tanmateix, que el tortosí era un mercat atractiu i amb un poder adquisitiu suficient com per ser susceptible de ser colonitzat. Lluny queda, per tant, la imatge d'un mercat deprimat i sense poder adquisitiu que es perfilava en d'altres comarques, com, ara la Segarra. A més, indicis indirectes de la pagesia en allò referent de la manera de vestir, amb força similituds amb la població valenciana, dona fe de que el consum d'aquells productes era d'accés gairebé universal,

especialment des del moment en que els productes importats eren més barats degut a la violació constant de la normativa gremial. Per contra, als pobles del corregiment de Tortosa, especialment a les actuals comarques de la Ribera d'Ebre i la Terra Alta, la filatura de seda domèstica va créixer al mateix ritme que s'incrementava la pressió dels veedors del gremi tortosí sobre les fires i mercats buscant teixits que contravenien les ordenances.

En la indústria paperera, el conflicte entre les estructures velles i les noves emergents es deixà veure en la pugna pel lliure accés a les aigües d'Alfara de Carles. Aquestes, de gran puresa i, per tant, aprofitables per a la indústria paperera, des de l'edat mitjana, estaven en mans privatives del capítol de canonges de la catedral de Tortosa i alimentaven un dels complexos moliners més importants de la comarca: els Molins d'en Comte. Si bé és cert que els primers indicis de conflicte per la privativa ja es donaren a finals del s. XVIII, durant la posada en funcionament del primer i més important molí paperer d'Alfara de Carles, fou durant els anys 20 i 30 del s. XIX quan el conflicte esclatà amb més intensitat, afectant, també, a la pagesia que havia intensificat i ampliat el conreu sobre la plana i la vessant de la muntanya. Afeblit el Capítol amb les mesures desamortitzadores i desvinculadores de les dècades centrals de la centúria, proliferaren més fàbriques paperers que aprofitaren tota la vessant de la serralada per accedir a les aigües netes necessàries per a la fabricació del paper.

B. Les dificultats de capitalització.

Per interpretar les observacions sobre les formes de finançament, cal matisar un decalatge important de temps entre les formes associatives de les iniciatives comercials i de les industrials. Així, mentre a les empreses comercials l'estructuració comanditària era més habitual, a les empreses industrials hi imperava molt més la propietat individual o familiar. En una empresa de transport, per exemple, era habitual una estructuració del capital de tipus funcional (una part posava el llagut, l'altra la tripulació i l'altra la mercaderia); per altra banda, les iniciatives industrials i les botigues (els altres tipus de negoci estudiats) es basaven molt més amb la l'estructura del capital fix, on els socis eren els qui figuraven com a propietaris de l'edifici on es realitzava l'activitat de l'empresa, i, en el cas de les fàbriques, en l'arrendament de l'explotació.

Aquesta eventualitat feia que la part més feble o pobra, però propietària a parts iguals que l'altre soci més ric, sovint hagués d'hipotecar la seva part des del principi per poder arribar a aportar la part de capital que li pertoca com a soci. L'endeutament sota garantia hipotecària feia que el principal promotor acabés per cedir la seva part, perdés l'autoritat sobre la instal·lació i s'entrés en una espiral de deutes que acabaven per deixar les fàbriques a mans dels socis rics, primer, i després aquests l'acabessin venent a inversors de fora la comarca. Les indústries del territori, durant el s. XIX, no accediren mai a una organització interna de societat anònima, consolidant-se l'estructura de participacions fraccionàries. Les úniques empreses que sobrevisqueren a les crisis de disponibilitat de capital foren aquelles on les successives subdivisions de propietat es realitzaren en el si de les unitats familiars involucrades. Hem observat com aquesta casuística es derivava d'una absència de mitjans de finançament de tipus bancari capaços de finançar l'empresa com a subjecte jurídic, enlloc de fer-ho de manera personal i en base a una garantia hipotecària i sota condicions usuràries similars a les que s'havia de sotmetre la pagesia.

C. Indústria rural i indústria urbana.

Una altra manera de percebre les diferències entre estructures velles i noves és el contrast entre la indústria rural (de muntanya, bàsicament) i la indústria urbana (o de plana). La indústria rural fou la primera en irrompre durant el període històric de finals de l'antic règim i inicis del període liberal. Així mentre els nuclis urbans –en el cas estudiat, la ciutat de Tortosa– estava en un procés de desindustrialització marcat per la decadència gremial, a les regions de muntanya arribaren oportunitats i capitals disposats a explotar els recursos naturals allí presents: recursos minerals, recursos forestals, força hidromecànica o, en el cas de la indústria paperera, la puresa de l'aigua de brollador. Aquesta indústria, no només atragué inversions sinó també va atreure mà d'obra qualificada d'altres indrets davant la inexistència de models previs o regulació formal de tipus gremial. Aquesta indústria, malgrat estar cridada a heretar el potencial industrial del territori, li fou difícil superar les crisis del capitalisme inicial, especialment les de mitjans del s. XIX, restant molt debilitades i incapaces d'implementar les millores tecnològiques que les fessin subsistir en un mercat cada cop

més liberalitzat i obert. Aleshores aparegueren altres iniciatives industrials a la plana, a les afores de Tortosa, vinculades amb la burgesia mercantil. Aquesta, formada per patrons i comissionistes de la primera meitat de la centúria i per segones generacions de la burgesia terratinent atreta per la inversió industrial. La nova indústria aparegué sota el rebuf de les oportunitats que arribaren a partir de la segona meitat del s. XIX. En primer lloc es trobava la demanda agregada generada per la implantació de la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre; en segon lloc, per les necessitats constructives d'una ciutat en creixement urbanístic i, en tercer lloc, per la culminació del procés d'especialització agrària en base a l'arròs i l'oli. Ens referim als sectors agroalimentaris com el de la molinaria, l'elaboració de pastes i menjars preparats, refinatge d'oli o la indústria conservera. Pel que fa als altres sectors, cal destacar la indústria metal·lúrgica, vinculada a l'utilatge agrícola i a les obres de l'eixample i del ferrocarril, i el sectors cimiter i ceràmics estretament vinculats amb l'activitat constructiva, tot i que aquests eren uns sectors amb la mirada posada al mercat intern. Aquest empresariat, disposà de tecnologia, si menys no, actualitzada; disposà d'un finançament més sòlit i es desenvolupà en un mercat obert a l'exportació. A més, enlloc d'atreure mà d'obra d'altres indrets, envià la pròpia a formar-se als principals centres industrials, especialment en els casos de la indústria metal·lúrgica.

D. L'activitat comercial.

Pel que fa a l'activitat comercial, durant el darrer terç del segle XVIII emergí el fenomen dels arrendaments de rendes senyorials que desafià els models d'organització logística tradicional de la regió catalana de l'Ebre. La mobilització comercial de la renda feudal existia al territori des d'època medieval i moderna, però es revolucionà a partir al segle XVIII. Durant aquesta centúria es produí una tendència cap a la concentració en unes poques mans d'aquest negoci. El model que possibilità aquesta concentració fou el de l'arrendament dels delmes i altres rendes de senyors jurisdiccional, tant laics com eclesiàstics. Els senyors obtenien uns ingressos estables i assegurats pels seus drets jurisdiccional i, a canvi, deixaven l'explotació dels mateixos a unes companyies especialitzades en extreure'n el màxim rendiment a partir del control estricte dels cobraments i una redistribució comercial orientada a buscar els mercats on

els productes tinguessin una major cotització. Aquest objectiu passava per mobilitzar un entramat organitzatiu sense precedents i escollir el mercat de la plaça on la cotització dels productes els fos més propícia. A més, calia organitzar una xarxa logística capaç de minimitzar els costos de transport aconseguint contractes avantatjosos gràcies als grans nòlits que eren capaços d'acumular per a les empreses de transport clients de les companyies arrendatàries. La seva activitat a les terres de l'Ebre, es concentrà a les zones jurisdiccionals de l'Ordre de l'Hospital, situats especialment a la zona més meridional de la comarca del Montsià i a les terres de les actuals comarques de la Terra Alta i la Ribera d'Ebre, pertanyents al senyoriu de la Castellania d'Amposta i el Duc de Medinaceli. Aquestes companyies (comerciants d'Altafulla, Companyia d'Aragó de la família Cortadellas, família Moragas de Valls) convertiren algunes viles riberenques de l'Ebre, com Miravet, Mora o Benissanet en autèntics nodes comercials i de transport, on s'hi trobaven compradors i transportistes vinculats de manera més o menys directa amb la companyia arrendatària.

El model d'aquestes empreses superà en complexitat les xarxes de distribució regionals i interregionals existents fins aquell moment. Fins aleshores, els models d'empresa que cobria el mercat de la redistribució dels productes agraris eren empreses familiars o comandites formades per un número molt limitat de socis, amb una duració flexible i amb liquidació de guanys i pèrdues en cada operació realitzada. Feien rutes força definides, de manera que el transport de llarga distància es convertia en una cadena d'intermediaris que, a la vegada, havien de satisfer importants càrregues fiscals tant de pas com de transbord, despesa que s'agreujava pel poc volum transportat. El fraccionament de l'oferta logística i els nòlits reduïts feien que aquestes empreses no acumulessin gaires beneficis i ni tan sols fossin capaces, individualment, per interferir en l'estat de preus. Tanmateix, la seva flexibilitat els convertien en un sector acostumat a la supervivència davant les oscil·lacions d'oferta i demanda i això els convertí un tipus d'empresa atractiva a l'hora de ser contractats per les empreses arrendatàries de drets jurisdiccionals.

Per contra, les empreses arrendatàries eren models d'empreses societàries que controlaven tot el procés de distribució i creaven xarxes clientelars amb diferents graus de vinculació. Es movien per un espai geogràfic molt més gran i especulaven amb les disparitats de preu al mateix temps que contribuïren a reduir-les. L'impacte d'aquestes empreses sobre el territori convertí a la burgesia autòctona en subministradors de

serveis, treballadors o informadors d'aquestes empreses, la qual cosa suposà la pèrdua d'iniciativa i la incapacitat de convertir-se en actors de primera línia en aquell negoci. Això apartà a les empreses de les Terres de l'Ebre dels grans beneficis que se'n derivaven, i per tant quedaren fora dels primers grans dipòsits de capital comercial que dècades més tard serien necessaris per a l'arrencada de la industrialització. Els costos d'oportunitat que això suposà, vist en perspectiva, foren compensats en aquell moment amb uns beneficis gairebé assegurats que es projectaven campanya rere campanya fins que el model d'arrendaments feudals es col·lapsà un cop la renda agrària feudal va caure i els impostos jurisdiccionals foren abolits pels règims polítics liberals.

E. Fiscalitat i activitat econòmica.

A la crisi de la renda agrària, s'hi afegí un problema endèmic de Tortosa, l'especialització impositiva dels mitjans de finançament de l'ajuntament. Des de la conquesta cristiana, la disposició territorial estratègica d'aquesta ciutat feu que tots els poders senyorials amb implantació i interessos en aquesta comarca es fixessin en la fiscalitat com la manera més fàcil d'aconseguir ingressos. L'eix de l'Ebre, el pas terrestre del mateix i la tradicional concentració de la població feren dels arbitris, el gran negoci senyorial. Lleudes del rei i arbitris municipals s'acumularen (fins al punt d'entrar en contradicció entre ells) i ofegaven fins estrangular un comerç que a mesura que passaven els anys veien obrir-se altres vies i altres destins en mercats diferents al de Tortosa. El debilitament del comerç i l'augment impositiu foren processos que es retroalimentaren (quan més s'estrangulava el comerç per excessiva pressió fiscal, més s'intensificava la fiscalitat per compensar-la) mentre la influència dels mercats de ciutats i viles del Camp de Tarragona començaren a tenir ressò al punt d'intersecció de les comunicacions entre Aragó i Catalunya: La Terra Alta i la Ribera de l'Ebre. Les companyies comercials primer i l'especialització agrària en els fruits secs i el vi després, convertiren Reus en el mercat de referència de la regió. La debilitació de l'autoritat jurisdiccional tortosina i la seva desaparició a partir de l'abolició dels corregiments obrí les vil·les d'aquelles comarques a una especialització agrària vitivinícola i a la manufactura domèstica de capital procedent del camp de Tarragona, essencialment. Reus arribà a l'Ebre com una continuïtat del procés de projecció del seu

hinterland cap al Priorat i més enllà, de la mateixa manera que Tarragona i Valls es projectaven cap a la Segarra, l'Urgell i Lleida.

F. Els transports.

Aquesta dinàmica es materialitzà clarament amb els primers projectes de recomposició viària de principis del s. XIX. El primer projecte de carreteres concebut de manera global i estratègica per al benefici de la interdependència de les regions del Principat nasqué arran de la petició de Valls per construir la carretera entre el port de Tarragona i Lleida, de la mateixa manera que l'ajuntament de Reus sufragà les carreteres del Baix Camp i el Priorat fins a Mora (la carretera d'Alcolea del Pinar). Aquest dinamisme constructiu resultat de la conquesta de mercats i de la voluntat de minimitzar els costos de la mobilitat de mercaderies es faria esperar a Tortosa. Els motius que s'han apuntat passen pel fet que les seves comunicacions estratègiques continuaven sent, o bé *naturals*, com l'Ebre, o bé de jurisdicció superior, com ara la carretera reial que unia Tortosa a l'eix mediterrani. L'única via de comunicació que Tortosa havia de fomentar era la carretera que millorés l'accés a la Terra Alta, però la ciutat no la va poder sufragar per si sola, i la via no es construï fins que aquesta entrà a formar part dels plans de carreteres, de la Junta de Carreteres, primer, i dels Plans de Carreteres de l'Estat, després a la segona meitat del s. XIX.

El segon gran canvi que es produí en matèria de transports i comerç fou provocat per l'impacte de la Reial Companyia de la Canalització de l'Ebre. La canalització i l'habilitació de l'Ebre per a navegar a vapor estava cridada a ser l'obra que redimiria tots els fracassos i tornaria a Tortosa la vella esplendor –parafrasejant el discurs de l'època-. El plans de navegació, ideats ja al s. XVIII però impossibles de sufragar fins l'arribada de capital societari internacional a mitjans del s. XIX, havia de redirigir de nou les mercaderies aragoneses cap a la desembocadura de l'Ebre, tornant, d'aquesta manera, el dinamisme logístic que temps enrere havien tingut les comarques del Baix Ebre i el Montsià, especialment amb la revitalització del port de Sant Carles de la Ràpita, l'únic que reunia les condicions per a l'activitat portuària moderna.

L'habilitació del riu per a la navegació a vapor de llarga distància suposà un canvi radical als models de transport logístic haguts a l'Ebre fins aleshores. Independentment

de que qui hagués gestionat el comerç fins llavors, ja fossin les companyies arrendatàries o les empreses particulars, mai havien plantejat una transformació de la infraestructura de navegació al territori. A partir de 1860 i a canvi del manteniment de les rescloses i el canal de navegació entre Amposta i Sant Carles de la Ràpita, la companyia Mata i Ferran proposà un model d'explotació del monopoli de la navegació fluvial a vapor que es mostrà ruïnosa en tan sols 4 anys. No només per l'absència de volums de mercaderia capaços d'amortitzar els costos generats, sinó també pels costos de manteniment de la infraestructura de navegació, la neteja i la reparació de la qual fou una càrrega massa feixuga per la dèbil situació financera de la RCCE. La competència dels enllaços ferroviaris entre Aragó i Barcelona i el procés de concentració portuària de la segona meitat de la dècada dels anys 60, deixà a la navegació fluvial extremadament debilitada i centrada en els requeriments dels transports merament regionals. Tanmateix, entre el 1865 i la seva desaparició total ben entrat el s. XX, fou la navegació de vela i de nòlit tradicional la qui mantingué viva la tradició naval tortosina –i Ebrenc- uns anys més, fracassat l'intent final de modernització.

G. Món local i govern central.

Un altre aspecte de contraposició d'estructures velles i modernes és la manera en que Tortosa s'ha intercomunicat històricament amb el poder. Tradicionalment Tortosa i les seves oligarquies han buscat sempre el contacte directe amb l'administració reial, primer, i l'estat central després, un cop instaurat el règim polític liberal. Ho hem pogut detectar, en diversos processos totalment desvinculats entre ells, però que clarament marquen una pauta d'actuació caracteritzada per obviar deliberadament les institucions administratives intermèdies i acudir directament al govern per aconseguir el tracte de favor. Aquesta manera d'actuar que, en el cas del ferrocarril, va demostrar ser extremadament eficaç especialment perquè l'adversari al qui es va aconseguir guanyar fou el marquès de Campo, marcà una línia d'actuació clara i destinada a evitar, en la mesura del possible, els passos i tràmits administratius previstos en la jerarquia administrativa provincial.

Les noves institucions derivades de la divisió provincial obligaren a una ciutat com Tortosa, habituada a negociar de tu a tu amb les autoritats pròximes al rei, o amb el rei

directament, a sotmetre's a un repartiment proporcional de recursos amb les altres ciutats de la província i a haver d'admetre prioritats respecte altres regions que ja la superaven en contribucions recaptades. El desplegament dels recursos per construir o habilitar la xarxa de carreteres de segon i tercer ordre en fou una prova fefaent. La degradació de la categoria administrativa de la ciutat durant la primera meitat del s. XIX es va poder compensar amb el manteniment d'unes formes de relació personal amb el poder que, a mesura que es consolidava l'organització moderna de l'estat, es varen anar debilitant poc a poc, fet que posar en evidència la situació real de la importància de Tortosa respecte les altres ciutats i viles pròximes a ulls de l'estat.

H. Activitat econòmica i espai físic.

Independentment dels grans projectes econòmics concebuts per reimpulsar l'economia ebrenc, la dinàmica econòmica privada que s'havia iniciat als anys 40 i 50 del s. XIX donava els seus fruits. La comarca de Tortosa durant el s. XIX presentava una de les taxes de creixement demogràfic més grans de Catalunya, s'estava ultimant el procés de colonització agrària, i el poblament del territori s'estava consolidant, trencant per primera vegada a la història, el model de població concentrada a Tortosa, l'agrociutat de la regió.

Tortosa passà, poc a poc, de ser la ciutat del blat a la ciutat de l'oli i de l'arròs, mentre que les comarques de la Terra Alta i la Ribera d'Ebre, ja s'havien especialitzat amb el vi i els fruits secs. L'especialització agrària ja era un fet i començaven a aparèixer iniciatives empresarials vinculades al sector secundari, especialment del sector agroalimentari, que requeria d'espai d'emmagatzematge i elaboració. La població ja no cabia al vell perímetre emmurallat i infraestructures com el ferrocarril comprometien, per primera vegada, el discurs utilitarista de les muralles, en cas d'un nou episodi bèl·lic. Immediatament després de la finalització del pont sobre l'Ebre de la línia d'Almansa-València-Barcelona, s'inicià la lluita per l'eixample urbà. Les personalitats i la influència política de Tortosa, molt superior a la que li correspondria a nivell institucional o econòmic, començaren l'ofensiva institucional per aconseguir l'eixample urbà. Aquesta lluita, que ja s'havia iniciat als anys 40, es perllongaria fins al 1882 amb l'autorització definitiva de l'eixample. Aquesta fou una batalla llarga, on l'ajuntament

va poder evidenciar quin lloc real ocupava políticament, va veure com s'havia de sotmetre a les autoritats provincials, va haver de lluitar contra els privilegis dels militars en matèria urbanística i es va aprendre que només l'esclat revolucionari del 1868 i la política de fets consumats de la Junta Local Revolucionària fou la força que doblegà poc a poc les resistències fins l'autorització definitiva del nou projecte urbanístic. Una conjunció entre la imposició de la voluntat popular i el seguiment pacient de les disposicions legals urbanístiques (establertes a partir de la gestació de l'eixample barceloní) per part dels governs locals post-revolucionaris donaren els seus resultats a principis de la dècada dels anys 80.

Paral·lelament, a l'esplanada de les antigues muralles s'erigiren les primeres fàbriques mogudes a vapor. Foren societats d'organització comanditària tradicional, però que comptaven amb socis que, a nivell privat, disposaven dels recursos de finançament necessaris per afrontar la construcció de la fàbrica i la seva gestió. El cas de la fàbrica de Pons i Baulenas va posar en evidència l'asimetria de recursos entre els socis autòctons i el soci nouvingut que aportava més recursos i experiència en el món industrial, com era José Pons i Enrich.

En aquest nou context econòmic i industrial, emergiren nous protagonistes que impulsaren la primera gran institució financera a la regió, destinada a canalitzar el capital col·lectiu (dels inversors i de l'estalvi pagès) cap a la realització d'operacions especulatives i d'obres i equipaments necessaris per a la ciutat i el seu territori. El Banc de Tortosa, sorgit en el context de la Febre de l'Or i encapçalat per terratinents i industrials de referència del moment, començà especulant amb accions al mercat de capitals. Després de la crisi financera dels anys vuitanta del s. XIX, començà a centrar-se en inversions més o menys productives, vinculades a la promoció de les infraestructures i equipaments com un pont sobre l'Ebre, el mercat municipal o la promoció immobiliària de l'eixample tortosí.

I. La comparativa amb Norwich.

La recerca a Norwich ha estat el complement idoni per sotmetre a prova una àmplia gama de conclusions basades en l'estudi de les Terres de l'Ebre. Ambdós territoris, malgrat haver un fort contrast en extensió territorial i base demogràfica, des d'un punt

de vista interregional amb el respectius països, mantenen una proporcionalitat clara, similitud que es trasllada també en el recorregut socioeconòmic. Norwich i Tortosa provenien d'una posició eminent que fou qüestionada pel desenvolupament industrial d'àrees que fins aleshores havien ocupat un lloc marginal en la distribució de les activitats econòmiques del país. L'esplendor del centre tèxtil llaner anglès més important durant el s. XVII, deixà pas a una llarga decadència, que culminà al s. XIX degut a la impotència del teixit de llana davant de les característiques del cotó, i per la incapacitat de donar el salt d'un sistema de petits obradors a un sistema fabril.

Tanmateix, si bé és cert que aquest és un procés que ens recorda a la decadència de la sederia Tortosina, el fet de que Norwich hagués estat 150 anys exportant teixits arreu d'Europa –activitat que Tortosa no va arribar a fer-, va ocasionar que es creessin dipòsits de capital comercial que arribaren al s. XIX en forma de capital financer. Aquests no s'invertiren en indústria, però sí que es creà un sòlit sistema bancari i assegurator. Norwich, tampoc, no va veure discutida la seva capitalitat administrativa ni com a mercat. Disposant de recursos privats i autonomia política Norwich va poder afrontar els reptes de la intensificació agrària, tot creant-se *turnpike trusts* per mantenir i millorar la xarxa de carreteres locals i regionals de Norfolk, companyies de canalització, que habilitaren els rius per a la navegació i es crearen companyies ferroviàries que actuaren per apropar el ferrocarril allà on les grans línies rebutjaren arribar.

Per tot plegat, la burgesia i el capital de Norfolk i Suffolk, malgrat no invertir en el sector industrial de la regió, sí que ho feu en la modernització de les infraestructures, en l'impuls del sector agroalimentari i el sector bancari i assegurator. A més, aquestes activitats deixà personalitats de gran influència sobre l'economia com ara el contractista d'obra pública Samuel Morton Peto o el paper de la família Gurney en el sector financer londinenc.

En conseqüència, l'estudi de cas de Norwich ens ha permès veure que la transcendència regional irromp des de (i a partir) del dinamisme industrial, capaç d'acumular capital i incrementar i fixar la base demogràfica d'una regió. Però per altra banda, el fet perdre-la, deixa al seu darrera col·lectius socials emprenedors capaços d'impulsar nous sectors econòmics per al territori en una dinàmica regressiva o en procés de reorientació i contribuir, a la vegada, al desenvolupament i consolidació d'altres regions del país en una dinàmica inversa.

BIBLIOGRAFIA.

El final de l'Antic Règim. Diferents òptiques de la transició econòmica cap al capitalisme.

L'impacte de la protoindustrialització en la crisi del gremi seder de Tortosa (1760-1780)

- BENAUL, Josep Maria; SÁNCHEZ, Alex: “El legado industrial del Antiguo Régimen” a LLOPIS, Enrique (ed.): *El legado económico del Antiguo Régimen en España* (2004). Barcelona. Crítica.
- CARRERA, Jaume: *Història política i econòmica de Catalunya*. Vol. IV. (1946) Barcelona, Bosch.
- CISNEROS SALA, Mamés: *Artisanos y comerciantes en el periodo de las realizaciones (1758-1788)* Trabajo de iniciación a la investigación (2005)., tutoritzat per Joaquim Albareda Salvador. Institut Universitari d'Història Jaume Vicens Vives. Universitat Pompeu Fabra.
- DÍEZ, Fernando: *Viles y mecánicos. Trabajo y sociedad en la Valencia preindustrial* (1990). València, Edicions Alfons el Magnànim.
- DURAN, Montserrat: “El consumo de tejidos en la segunda mitad del siglo XVII a través de los *Manifests de Bolla*” a *VII Congreso de la Asociación de Historia económica*, Zaragoza (2001).
- FAVÀ MONLAU, Cèsar: “El retaule de la Mare de Déu dels Àngels” a VIDAL, Jacobo; CARBONELL, Jordi (coords.): *Història de les Terres de l'Ebre. V. Art i cultura*. (2010). Tortosa. Aeditors.
- FERRER, Llorenç: “La industria de la seda a Manresa” a *El món de la seda i Catalunya* (1991). Terrassa. Museu Tèxtil de Terrassa. Diputació de Barcelona
- FERRER, Llorenç: *Sociologia de la industrialització. De la seda al cotó a la Catalunya central (segles XVIII-XIX)*. (2011), Barcelona, Fundació Noguera
- GALLARD, Diego Maria: *Almanak mercantil o guía de comerciantes para el año 1797*, Madrid, Impremta Ramon Ruiz.
- GRAU, Josep Maria; PUIG, Roser: “Aportació de mà d'obra de la Conca de Barberà a la capital econòmica del Camp de Tarragona a l'inici de l'època contemporània” a *Aplec de Treballs*, 23. 2005
- J. JORDAN, «Geografía nueva de España. Vol IV» a N. de la CROIX, *Geografía moderna*, Madrid, Joaquín Ibarra impresor, 1779, 144
- JUNTA DE COMERÇ DE BARCELONA (LLUCH, Ernest, ed.), *Discurso sobre la agricultura, comercio e industria del Principado de Catalunya 1780*, Barcelona, Editorial Alta Fulla, 1997
- KRIEDTE, Peter; MEDICK, Hans; SCHLUMBOHM, Jürgen: *Industrialización antes de la industrialización* (1986). Barcelona. Crítica.

- LLOPIS, Enrique: “La formación del desierto manufacturero extremeño: el declive de la pañería tradicional al final del Antiguo Régimen” a *Revista de Historia Industrial*, 3. 1993.
- LLUCH, Ernest: *El pensament econòmic a Catalunya (1760-1840)*. (1973). Barcelona, Edicions 62.
- MIGUEL, Isabel: “El censo de manufacturas de 1784. Una nueva fuente para el análisis de la industria catalana” a *Revista Historia Económica* 1, 1996. p. 146-147
- MOLAS RIBALTA, Pedro: *Los gremios barceloneses del s. XVIII. La estructura corporativa ante el comienzo de la Revolución Industrial* (1970). Madrid. Confederación Española de Cajas de Ahorros.
- MUSET, Assumpta: “Tradició i innovació en la manufactura sedera catalana de la segona meitat del s. XVIII”, *Estudis Històrics i Documents dels Arxius de Protocols. XXI*, (2003). Barcelona, Col·legi de Notaris de Catalunya
- NADAL, Jordi: *Atlas de la industrialización en España: 1750-2000*. (2003) Bilbao, Crítica.
- O'CALLAGHAN, Ramon: *Annales de Tortosa (II)*. (1895), edició facsímil, 1995, Centre de Lectura de les Terres de l'Ebre
- OLIVERAS, Josep: *Desenvolupament industrial i evolució urbana a Manresa (1800-1870)*. (1979) Manresa, Caixa d'Estalvis de Manresa.
- PUIG, Roser: *Els aprenents de Reus al final del s. XVIII (1773-1793)* (1992). Reus. Edicions del Centre de Lectura.
- PUIG, Roser: “Aprenents de teixidors de vels del camp de Tarragona i la conca de Barberà a Barcelona (192-1737)” a *Quaderns de Vilaniu*, 62. 2012.
- SERRA, Eva: “Els moriscos de reialenc de les Terres de l'Ebre. L'administració de Galceran Albanell, batlle i alcaid de la batllia de Tarragona” a *Manuscrits*, 28. 2010
- SOLÀ, Àngels: “Silk Technology in Spain, 1683-1800. Technological Transfer and Improvements” a *History of Technology* 30, 2010.
- SOLÀ, Àngels: *Aigua, indústria i fabricants a Manresa (1759-1860)* (2004) Manresa, Enginyers industrials de Catalunya
- SWINBURNE, Henry: *Viaje por Cataluña en 1775* (1946). Barcelona. José Porter.
- TELLO, Enric: *Visca el rei i les calces d'estopa! Reialistes i botiflers a la Cervera set-centista* (1990). Barcelona. Crítica.
- TORRAS ELIAS, Jaume: *Fabricants sense fàbrica. Els Torelló d'Igualada (1691-1794)*. (2007). Vic. Eumo
- TORRAS, Josep Maria: *Los mecanismos del poder. Los ayuntamientos catalanes durante el s. XVIII*. (2003). Barcelona. Crítica.
- VERGÉS PAULÍ, Ramon: *Les espurnes de la llar*. Vol IV. (1912). Tortosa. Impremta Querol.
- VIRÓS, Lluís: “El teler de cintes múltiples a Manresa: un cas de transferència de tecnologia”, *La indústria tèxtil. Actes de les V Jornades d'Arqueologia Industrial de Catalunya*. (2002) Barcelona
- VIRÓS, Lluís: “Llenguatge i tecnologia dels vetaires manresans (vocabulari tradicional de la cinteria)” a *Miscel·lània d'estudis del Bages* 10, 1997.

La irrupción del sector paperer al s. XVIII i XIX. Una temptativa d'industrialització frustrada.

- *Almanak mercantil o Guia de comerciantes para el año 1808*. Madrid. Imprenta de Vega y Compañía
- ALMUNI, Victòria: “El riu de la Sénia, factor de desenvolupament industrial” a *Lo senienc: memòria, natura i llengua*, num. 3, 2006
- ALMUNI, Victòria; JORNET, Liberto: “El camí de l'Aigua a la Sénia. De la nòria a la bassa.” A *Lo senienc. Memòria, natura i llengua*, num 2. 2005
- BAILA, Miquel A: *Canvi Demogràfic i Econòmic al Municipi de Tortosa (1860-1991)* (1994). Tortosa. Centre de lectura de les Terres de l'Ebre.
- BERNAL, Antonio. M: “Sobre la crisis del Antiguo Régimen en España: Nuevos planteamientos de investigación.” a *Norba. Revista de Historia*, num 6. 1985.
- CARESMAR, Jaume: *Discurso sobre la agricultura, comercio e industria...* (1780). BC. Fons Junta de Comerç, 143 bis.
- COLLANTES, Fernando: “Energía, industria y medio rural: el caso de las zonas de montaña españolas (1850-2000) a *Revista de historia industrial*, 23. 2003.
- COTS, Albert: “Conflictos senyoriales a Catalunya (1751-1808) a *Estudis d'Història Agrària*, num 6. 1983.
- DEL MORAL, Leandro: *La obra hidráulica en la cuenca baja del guadalquivir, siglos XVIII-XX. Gestión del agua y organización del territorio* (1991). Junta de Andalucía. Servicio de publicaciones de la Universidad de Sevilla.
- *El indicador de España del 1867*
- FABREGAT, Emeteri: “Els sistemes tradicionals de reg a la regió de Tortosa i les propostes d'ampliació: de les sèquies i sínies al pantà d'Ulldecona” a *Recerca*, num 11. 2007
- GIMÉNEZ GUITED, Francisco: *Guía fabril e industrial de España*. (1862). Madrid. Librería Española
- GRAU, Adrian; CAMACHO, Tomàs: *Els Reguers* (1999). Tortosa. Cinctores club
- GUAL VILÀ, Valentí: “La immigració dels paperers a la Riba durant la baixa edat moderna a través del registre parroquial” a *Miscel·lània Ribetana*, 4. 1991
- GUTIÉRREZ POCH, Miquel: “Tradición y cambio tecnológico: la industria papelera española (1750-1936)” a NADAL, Jordi; CATALÁN, Jordi: *La cara oculta de la industrialización española. La modernización de los sectores no líderes (siglos XIX y XX)* (1994). Madrid. Alianza
- GUTIÉRREZ POCH, Miquel: *Full a full. La indústria paperera de l'Anoia (1700-1998): continuïtat i modernitat* (1999). Barcelona. Publicacions de l'Abadia de Montserrat.
- GUTIÉRREZ, Miquel: “La mecanización de la industria papelera española en el contexto europeo (1836-1880)” a *Actas del V congreso nacional de historia del papel en España* (2003). Girona. CCG ediciones.
- IGLESIES, Josep: *Pere Gil, S.I. (1551-1622) i la seva Geografia de Catalunya* (2002). Barcelona. Societat Catalana de Geografia. Institut d'Estudis Catalans
- La LANDE, Jérôme.: *Arte de hacer el papel, segun se practica en Francia, y Holanda, en la China, y en el Japon...* (1778). Madrid. Imprenta de Pedro Marin

- LOZANO, Juan Carlos: “Las fábricas de papel de Beceite (Teruel)” a *Artigrama*. Num 14. 1999.
- MADDOZ, Pascual: *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*. Vol. I (1845). Madrid. Est. Literario-tipográfico de P. Madoz y L. Sagasti
- MADURELL, Josep Maria: *El paper a les terres catalanes: contribució a la seva història*. vol 1 (1972). Barcelona. Fundació Salvador Vives Casajuana.
- MASIP FONOLLOSA, Jesús (ed): *Costums de Tortosa* (1996). Barcelona. Fundació Noguera
- MICHAVILA, IVON: “Un letigi per l’aprofitament de l’aigua del riu de la Sénia: la sentència del 1786” a *Lo senienc. Memòria, natura i llengua*, num 6. 2009.
- MORERA LLAURADÓ, Emili: “Provincia de Tarragona” a CARRERAS CANDI, Francesc (dir.): *Geografía General de Catalunya* (1913). Barcelona. Establiment editorial d’Albert Martín
- NADAL, Jordi (dir.): *Atlas de la industrialización en España (1750-2000)* (2003). Barcelona. Crítica.
- NUEVO ÁBALOS, José Luis: *Régimen jurídico y progreso papelerero en España y en Indias 1580-1791* (2004). Sevilla. S&C ediciones
- NUNNÉ, Lourdes: “Molinos papeleros catalanes. Arquitectura industrial en el siglo XVIII” a *Actas del VI Congreso Nacional de Historia del Papel en España: Buñol (Valencia), 23-25 junio de 2005* (2005). València. Generalitat Valenciana.
- PASCUAL, Pere: “Crèdit hipotecari i acumulació de capital immobiliari. L’exemple del farmacèutic i prestador Francesc de Paula Rosés (1855-1895)” a *Miscelania Aqualitensis*, 14. 2011.
- PONZ, Antonio: *Viage de España, ó cartas en que se da noticia de las cosas más apreciables, y dignas de saberse que hay en ella*. Vol XIII Carta VI. (1772-1794). Madrid. Imprenta Ibarra
- ROS, Carme; SANCHO, Socorro: “La movilidad geográfica y socioprofesional de los artesanos de la Cataluña de los siglos XVII i XVIII. Un estudio local comparativo.” Al Congrés *La demografia storica italiana al passaggio del millennio*. Società Italiana de Demografia Storica (SIDES). Bologna. 2000.
- ROVIRA, Salvador-J: *Els nobles de Tortosa (s. XIX)*. (2008). Valls. Cossetània.
- SABATÉ, Flocel: “La governació al Principat de Catalunya i als comtats de Rosselló i Cerdanya” a *Revista de Historia Moderna. Anales de la Universidad de Alicante*, num 12. 1999.
- SOLÀ, Àngels: *Aigua, indústria i fabricants a Manresa (1759-1860)*. (2004). Manresa. Col·legi d’enginyers tècnics i industrials de Manresa.
- VIDAL, Rodrigo; BUSTOS, Santiago: *Molinos harineros y papeleros en el río Sénia, y sus personajes* (1997). La Sénia.
- VILA, Pau: “L’aspecte geogràfic de la Indústria paperera a Catalunya. Els orígens en relació amb l’ambient físic i humà” a *Butlletí del Centre Excursionista de Catalunya*, num 477. Febrer del 1935
- VILA, Pau: *Resum de Geografia de Catalunya* (2003) Barcelona. Societat Catalana de Geografia. Institut d’Estudis Catalans
- VILAR, Pierre: *Catalunya dins l’Espanya moderna. Vol 3* (1986). Barcelona. Edicions 62

Burguesia i encaix comercial de les Terres de l'Ebre (1750-1820)

- AFTALION, Fred: *A history of the International Chemical Industry. From the "Early days" to 2000* (2001) Philadelphia. Chemical Heritage Foundation, cop.
- ARBELO GARCÍA, Adolfo: "Burguesía tinerfeña y comercio de la barrilla: el ejemplo de la familia Casañas (1780-1814) a Tobeto; Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura, 3. 1990.
- ARRAZOLA, Lorenzo (et al.): *Enciclopedia española de derecho y administración o Nuevo teatro universal de España e Indias. Tomo VII* (1853). Madrid. Imprenta de Díaz y Compañía.
- BURGUEÑO, Jesús; GRAS, M Marcè: *Atles de la Catalunya senyorial. Els ens locals en el canvi de règim (1800-1860)* (2014). Barcelona. Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.
- CAMINAL, Montserrat; CANALES, Esteban; SOLÀ, Àngels i TORRAS, Jaume: "Moviment de l'ingrés senyorial a Catalunya (1770-1835). Els arrendaments de la casa de Medinaceli" a *Recerques* num. 8. 1978.
- CAMINAL, Montserrat; CANALES, Esteban; SOLÀ, Àngels; TORRAS, Jaume: "Moviment de l'ingrés senyorial a Catalunya (1770-1835). Els arrendaments de la casa de Medinaceli" a *Recerques* num 8. 1978.
- CANALES, Esteban: "Los diezmos en su etapa final" a ANES, Gonzalo (ed.): *La economía española al final del Antiguo Régimen. Vol 1. Agricultura.* (1982). Madrid. Alianza.
- CARRERA PUJAL, Jaume: *Historia política y económica de Cataluña* vol III. (1947). Barcelona. Bosch, Casa editorial.
- CORTINA, Tomas: *Memoria que sobre abolición del Real Patrimonio en la Corona de Aragón presenta al Excmo. Sr. tutor de S. M. la Reina Doña Isabel II el Consultor General de la Real Casa.* (1842). Madrid. Imprenta Eusebio Aguado.
- DANTÍ, Jaume; BARBANY, Carme: "La Hisenda municipal a Catalunya al barrer terç del segle XVIII: la ciutat de Granollers del 1774 a 1793" a *Pedralbes. Revista d'Història moderna*, num 8. 1988.
- FABREGAT, Emeteri: "Els sistemes tradicionals de reg a la regió de Tortosa i les propostes d'ampliació: de les sèquies i sínies al pantà d'Ulldecona" a *Recerca*, num 11. 2007.
- FABREGAT, Emeteri: "Les salines dels Alfacs: origen i producció al segle XVIII" a *Recerca*. 4. 2000.
- FABREGAT, Emeteri: "Les salines dels Alfacs: origen i producció al segle XVIII" a *Recerca*. 4. 2000.
- FABREGAT, Emeteri: "The delta of Ebro: economic uses and changes in the ecosistema" a *Working papers*, Universitat Autònoma de Barcelona. Unitat d'Història Econòmica, 2009, num 07.
- FELIU, Gaspar: "El negocio de los arrendamientos de rentas señoriales: examen de un libro de cuentas" a *Revista Historia económica*, III, 1. 1985.
- GÓMEZ ZORRAQUINO, José Ignacio: "La burguesía mercantil catalana y su presencia en Aragón (1770-1808) a Pedralves, 8, 1. 1988.

- KIEFER, David M.: "It was all about alkali. The world's industrial chemical enterprise developed from the Leblanc process" a *Today's Chemist at work*. Gener del 2001, Vol 11. Num. 1.
- KRIEDTE, Peter: *Feudalismo Tardío y capital mercantil* (1987). Crítica. Barcelona
- LOPEZ IZQUIERDO, Mercè: *Un exemple del comerç català del s. XVIII: Els March de Reus* (1991). Reus. Centre d'Estudis Josep Iglésies.
- MARTÍNEZ GÓMEZ, Vicente: *Manual de Comercio: en que se halla la descripción de las monedas, pesas y medidas que se usan en los Reinos de España, y la reduccion de las monedas imaginarias que en su comercio tienen curso ..., y de las de Mallorca, Cataluña, Aragón ... : con once tablas : obra completa, útil para el giro del comercio extranjero y nacional ...* (1816). Madrid. Imprenta de la Viuda de Barco
- MASSIP FONOLLOSA, Jesús (ed.): *Costums de Tortosa* (1996). Barcelona. Fundació Noguera
- MOLAS, Pere: "Els arrendaments públics a la Barcelona del ser-cents" a *Cuadernos de Historia económica de Cataluña*. Num VI. Octubre de 1971. Universitat de Barcelona.
- MUSET, Assumpta: "Consum i mercat a l'Anoia a l'època moderna: els arrendaments municipals de Capellades" a VICEDO, Enric (ed): *Fires, mercats I món rural* (2004). Lleida. Institut d'Estudis Ilerdencs.
- MUSET, Assumpta: "La matrícula de marina y el colectivo de patronos del rio Ebro en el siglo XVIII" a MARTÍNEZ, Carlos (ed.): *El Derecho y el Mar en la España Moderna* (1995). Granada. Universidad de Granada.
- MUSET, Assupta: "Els transports per terra entre Catalunya i la resta de regions espanyoles al segle XVIII" a *Recerques*, 31. 1995.
- MUSET, Assupta: "La conquesta del mercat peninsular durant la segona meitat del segle XVIII" a *Pedralbes*, 8,1. 1988.
- MUSET, Assupta: *Catalunya i el comerç peninsular al segle XVIII* (1994). Barcelona. Universitat de Barcelona.
- MUSET, Assupta: *Traginers i negociants de Copons (s.XVIII)* (2004). Barcelona. Pòrtic.
- NOGUÉS-MARCO, Pilar: "Tipos de cambio y tipos de interés en Cádiz en el siglo XVIII (1729-1788)" a *Estudios de Historia económica*, 58. 2011.
- OLIVÉ SERRET, Enric: *Els Moragas. Història íntima d'una família de notables (1750-1868)*. (1998). Tarragona. Diputació de Tarragona.
- ORDUÑA REBOLLO, Enrique: *Municipios y provincias. Historia de la organización territorial española* (2003). Madrid. Federación española de municipios y provincias.
- ORERA ORERA, Luisa: "Estudio de los diezmos del arzobispado de Zaragoza en el siglo XVIII: consideraciones metodológicas" a *Revista de Historia Jerónimo Zurita*, num. 37-38. 1980.
- PÉREZ HERVÁS, Jesús; GUILLAMÓN ALVAREZ, Francisco Jabier: "El comercio catalano-francés en la segunda mitad del siglo XVIII: el informe Vallejo, 1767" a *Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya* (1984). Barcelona. Diputació de Barcelona.
- PÉREZ SARRIÓN, Guillermo: "Capital comercial catalán y periferiarización aragonesa en el siglo XVIII. Los Cortadellas y la Compañía de Aragón" a *Pedralbes: revista d'història moderna* num. 4. 1984.

- PIJOAN DOMENECH, Maria Rosa: *La factoria barcelonesa de la Companyia d'Aragó (1792-1801)*. Tesis de llicenciatura. (1985). Dirigida per Lluís Navarro Miralles. Facultat de filosofia i Lletres de Tarragona. Universitat de Barcelona.
- RECASENS COMES, Josep Maria: "Les rendes del Monastir de Poblet a l'arquebisbat de Tarragona a finals del segle XVIII" a *I col·loqui d'història del monaquisme català*. (1967). Santes Creus. Publicacions de l'arxiu bibliogràfic de Santes Creus.
- RENOM, Mercè: *Conflictes socials i revolució. Sabadell, 1718-1823* (2009). Vic. Eumo.
- ROVIRA GÓMEZ, Salvador-J: "Los comerciantes de Altafulla: segunda mitad del s. XVIII" a *Estudis Altafullencs* num. 2 (1978). Altafulla. Centre d'Estudis d'Altafulla.
- ROVIRA GÓMEZ, Salvador-J: *Els nobles de Tortosa (segle XVIII)*. (1999). Tortosa. Centre d'Estudis Francesc Martorell.
- SARMIENTO PÉREZ, José: *Reforma benéficial en la diócesis de Badajoz durante la crisis del antiguo régimen (1769-1841)*. (2005). Badajoz. Diputación de Badajoz.
- TORRAS RIBÉ, Josep M.: *Els municipis catalans de l'Antic Règim (1453-1808)* (1983). Barcelona. Curial.
- TORRAS, Josep Maria: *Los mecanismos del poder. Los ayuntamientos catalanes durante el s. XVIII*. (2003). Barcelona. Crítica.
- VELASCO HERNÁNDEZ, Francisco: "La sosa-barrilla: una seña de identidad del campo de Cartagena en los siglos XVI al XIX" a *Revista Murciana de Antropología*, 10. 2004.
- VICEDO, Enric: *Les Terres de Lleida i el desenvolupament català del set-cents. Producció, propietat i renda*. (1991). Barcelona. Crítica.
- VILALTA, Josep Maria: "Hisenda municipal i arrendaments públics al Balaguer del s. XVIII" a *Pedralbes. Revista d'Història Moderna*. Num 8. 1988.
- VILAR, Pierre: *Catalunya dins l'Espanya moderna* (1987). Barcelona. Edicions 62.
- VINAIXA, Joan Ramon: *Miravet. Un poble de l'Ebre català a la fi del segle XVIII* (1999). Tarragona. Diputació de Tarragona.
- VINAIXA, Joan Ramon: *Tortosa en la guerra dels Set Anys* (2006). Valls. Cossetània Edicions.

Les transformacions de mitjans s. XIX.

La projecció viària i el nou marc territorial de Tortosa.

- "Reglamento orgánico del cuerpo de ingenieros de caminos, canales y puertos" a *Revista de Obras Públicas*, num 1. 1864.
- ALBERT, William: *The Turnpike Road System in England: 1663-1840*. (2007). New York. Cambridge University Press
- ALBERT, William: *The Turnpike Road System in England: 1663-1840*. (2007). New York. Cambridge University Press.

- ARNABAT, Romon: *Verds i Blancs. El Trienni Liberal a Reus i el Baix Camp (1820-1823)* (2002). Reus. Associació d'Estudis Reusencs.
- ARTOLA, Miguel: *La Buerguesía revolucionaria (1808-1874)* a ARTOLA, Miguel (dir.): *Historia de España* (1990). Vol 5. Madrid. Alianza
- BRAMON, Dolors: “Reivindicació catalana del geògraf al-Idrisi. Discurs de recepció de Dolors Bramon i Planas com a membre numerària de la Secció Històrico-Arqueològica llegit el 20 de novembre de 2012” (2012). Barcelona. Institut d'Estudis Catalans.
- CARESMAR, Jaume: *Discurso sobre la agricultura, comercio e industria...* (1780). BC. Fons Junta de Comerç, 143 bis.
- CASTRO, Demetrio: “Agitación y orden en la Restauración. ¿Fin del ciclo revolucionario?” a *Historia social*, 5. 1989.
- CHARTRES, John A; TURNBULL, Gerard L. :“Road Transport” a ALDCROFT, Derek; FREEMAN, Michael: *Transport in the Industrial Revolution* (1983). Manchester. Manchester University Press.
- CHARTRES, John A; TURNBULL, Gerard L. :“Road Transport” a ALDCROFT, Derek; FREEMAN, Michael: *Transport in the Industrial Revolution* (1983). Manchester. Manchester University Press.
- COELLO, Francisco: *Atlas de España y sus provincias de ultramar* (1858). Madrid.
- COSTAS, Antón: *Apogeo del liberalismo en “La Gloriosa”: la reforma económica en el Sexenio Liberal* (1868-1974). Madrid. Siglo XXI
- CRIVILLER, José: *Descripción Topográfica de la mayor parte de los pueblos, caminos, rios, torrenetes, arroyos y barrancos de la provincia de Tarragona. Y resumen de las producciones, Industria y Comercio de su país, con una nómina de toda la población de la misma, según los limites prefijados en el Real Decreto de división territorial de 30 de Noviembre de 1833.* (1839). Tarragona. Imprenta de Miguel Puigrubí.
- DARNIUS, Comte de: *Corregimiento de Tortosa* (1716) a Institut cartogràfic de Catalunya. Cartoteca digital. RM.250104
- Dirección General de Obras Públicas: *Memoria sobre el progreso de las Obras Públicas en España, en los años de 1859 y 1860, presentada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento.* (1861). Madrid. Imprenta Nacional.
- Dirección General de Obras Públicas: *Memoria sobre el progreso de las Obras Públicas en España, en los años de 1859 y 1860, presentada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento.* (1861). Madrid. Imprenta Nacional.
- EQUIPO URBANO: “Simulación de una red de transportes. El caso de los ferrocarriles españoles” a *Revista de Geografía*, 6, 1. 1972.
- FALCÓN PÉREZ, M^a Isabel: “Las comunicaciones árabes” a MAGALLÓN, María Ángeles (coord.): *Caminos y comunicaciones en Aragón* (1999). Zaragoza. Institución Fernando el católico”.
- FERRER ALÒS, Llorenç: “Indicios de cambio en el sistema de heredero único en Cataluña en el siglo XIX” a *Revista Historia Contemporánea*, 31. 2005.
- FONT i GAROLERA, Jaume: “La formación histórica de la xarxa de carreteres a Catalunya (1761-1935)” a *Estudi General*, num 13 (1993). Girona. Universitat de Girona.
- FONT, Jaume: “La formació històrica de la xarxa de carreteres de Catalunya (1761-1935)” a *Estudi General*. Revista de la Facultat de Lletres de la Universitat de Girona, num. 13. 1993.

- FONT, Jaume: *La formación de las xarxes de transport a Catalunya (1761-1935)*. (1999). Barcelona. Oikos-Tau.
- GLEZ-PUMARIEGA SOLÍS, Pelayo; SUÁREZ GARCÍA, José Antonio; ARGÜELLES FRAGA, Ramon: “La implantación del sistema métrico decimal en España y su incidencia en la cartografía. Análisis del caso del mapa topográfico de la provincia de Oviedo realizado por Guillermo Schulz (1855)” a *XIV Congreso internacional de ingeniería gráfica*. (2002). Santander Universidad de Cantabria.
- GRAU FOLCH, Josep-Joan; SORRIBES MONTSERRAT, Jesús: *L'economia del Baix Ebre. Vol II. Els antecedents històrics*. (1985). Barcelona. Caixa d'estalvis de Catalunya.
- *Informe de la sociedad económica de Madrid al Real y Supremo Consejo de Castilla en el expediente de Ley Agraria extendido por su individuo de número Sr. Don Gaspar Melchor de Jovellanos, a nombre de la Junta encargada de su formación, y con arreglo á sus opiniones*. (1834) Madrid. Imprenta de Don José Palacios.
- *Itinerario español o Guia de Caminos, para ir desde Madrid a todas las ciudades y villas más principales de España; para ir de unas ciudades a otras; y a algunas cortes de Europa*. (1767). Madrid. Imprenta de Miguel Escrivano.
- JORDÀ, Antoni: *Las Diputaciones provinciales en sus inicios. Tarragona 1836-1840. La guerra como alteración de la norma jurídica*. (2002). Tarragona. Diputació de Tarragona.
- JORDÀ, Antoni: *Orígens de la Diputació de Tarragona (1822-1840). Divisió territorial, organització institucional i relacions amb els ajuntaments*. (2008). Tarragona. Diputació de Tarragona.
- KOLARS, R.L.; MALIN, H. J.: “Population and accesibility: an análisis of turkish railroad” a *Geographical Review*, 60, 2. 1970.
- LEPETIT, Bernard: *Chemins du terre et voies d'eau. Résauch de transports et organisation de l'espace en France (1740-1840)*. (1984). Paris. EHESS.
- MARQUÉS DE SQUILACE: *Copia del real decreto expedido para hacer caminos rectos y sólidos en España que faciliten el comercio de unas provincias a otras, dando principio por los de Andalucia, Cathaluña, Galicia y Valencia* (1761). Madrid.
- MARTÍNEZ, Miguel: *Restauración y crisis de la monarquía (1874-1931)* (1991). Madrid, Alianza
- MARTÍN-NIÑO, Jesús; BELTRÁN, Lucas: *La hacienda española y la Revolución de 1868* (1972). Madrid. Instituto de Estudios Fiscales.
- MENÉNDEZ, José Ramón; SORIA, Arturo: “El territorio como artificio cultural. Corografía histórica del Norte de la Península Ibérica” a *Ciudad y Territorio. Estudios territoriales*, 99, vol II. Primavera 1994
- MENÉNDEZ, José Ramón; SORIA, Arturo: “El territorio como artificio cultural. Corografía histórica del Norte de la Península Ibérica” a *Ciudad y Territorio. Estudios territoriales*, 99, vol II. Primavera 1994.
- MESTRE i NOÉ, Francesc: “La construcció de la carretera reial” a *La Zuda* num 148; març de 1926. Tortosa.
- NAVAS, Teresa: “Infraestructuras viarias desde la perspectiva histórica. El caso de la formación de la red de carreteras en la región de Barcelona (1761-1969)” a *Revista Transporte y territorio*, 8. 2013.

- NAVAS, Teresa: *Història de les carreteres del territori de Barcelona* (2007). Barcelona. Diputació de Barcelona.
- NAVÀS, Teresa: *Història de les carreteres del territori de Barcelona* (2007). Barcelona. Diputació de Barcelona.
- O'CALLAGHAN, Ramon: *Apéndice a los Anales de Tortosa* (1895). Tortosa. Imprenta católica de Gabriel Llasat
- OLIVERAS, Josep: *La formació dels desequilibris territorials a Catalunya en el segle XIX* (1994). Barcelona. Generalitat de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques.
- PASCUAL, Pere: "La Diputació i la modernització de la xarxa viària catalana" a DE RIQUER, Borja (dir.): *Història de la Diputació de Barcelona* . vol I (1987). Barcelona. Diputació de Barcelona
- PERAN, Gregorio: *Los caminos de Cataluña en la primera mitad del s. XVIII: una estructura viaria preindustrial* (1988). Madrid. Universidad complutense de Madrid.
- QUEROL, Antonio: *Processos i canvis al territori del delta de l'Ebre* (2004). Valls. Cossetània.
- *Reseña de las operaciones de la Junta delegada de Carreteras de las cuatro provincias de Cataluña desde su instalación en 17 de octubre de 1848 hasta el 31 de octubre de 1850.* (1851). Barcelona. Imprenta de Francisco Sánchez.
- RIERA SANS, Pablo (ed.): *Diccionario geográfico, estadístico, histórico, biográfico, postal, municipal, militar, marítimo y eclesiástico de España y sus posesiones de ultramar.* (1886). Barcelona. Imprenta Pablo Riera.
- SALES, Núria: *Mules, ramblers i fires (s. XVIII-XIX)* (1991). Reus. Edicions del centre de lectura de Reus.
- SANTOS MADRAZO: *El sistema de transportes en España, 1750-1850.* vol I (1984). Madrid. Colegio de caminos, canales y puertos
- SANTOS MADRAZO: *El sistema de transportes en España, 1750-1850.* vol II (1984). Madrid. Colegio de caminos, canales y puertos.
- SASPLUGUES, Jordi: "Un enclavament ferroviari d'importància estratègica, Móra la Nova" a *El patrimoni industrial de les Terres de l'Ebre. VII Jornades d'Arqueologia Industrial de Catalunya. Tortosa, 2006.* (2009). Barcelona. Enginyers Industrials de Catalunya.
- SERRA BOSCH, Pere: *Prontuario de la mayor parte de los caminos y veredas del Principado de Cataluña, con los pueblos y posadas situados en sus carreras y las horas que a paso de tropa distan unos de otros* (1814). Barcelona. Imprenta Agustí Roca.
- *Sociedad de diligencias y mensajerías de Catalunya* (1840) a *La Zuda*, num. 19. 1914
- SQUILLACE, Leopoldo: *Copia del real decreto expedido para hacer caminos rectos y sólidos en España que faciliten el comercio de unas provincias a otras, dando principio por los de Andalucia, Cathaluña, Galicia y Valencia* (1761). Madrid.
- SWINBURNE, Henry: *Viaje por Catalunya en 1775.* (1946). Barcelona. José Porter, editor. Traducció i il·lustració en litografia per Paz Fabra. Carta XI
- TORROJA, Bernardo: "¿Qué mejoras convendría realizar en esta ciudad, atendiendo su actual estado y qué medios serían los más conducentes para llevarlas á pronto término" 10/08/1883 a *Año 1883. Certámen científico-literário*

del Círculo de Artesanos de Tortosa. (1884). Tortosa. Imprenta de Bernís-Llanes.

- TORTELLA, Gabriel: *El desarrollo de la España contemporánea* (2011). Madrid. Alianza.
- VILAR, Pierre: *Catalunya dins l'Espanya moderna. Introducció. El medi natural*. (1964). Barcelona. Edicions 62.
- *Vindicación de la Junta de carreteras del antiguo principado de Cataluña por los representantes de las Diputaciones provinciales de Gerona, Lérida y Tarragona en vista de una memoria publicada, al parecer, por acuerdo de la de Barcelona*. (1869). Barcelona. Establecimiento Tipográfico de Narciso Ramírez y Compañía.

Modernització i crisi de la navegació fluvial per l'Ebre.

- BACKOUCHE, Isabelle: *La trace du fleuve: la Seine et Paris (1750-1850)* (2000). Paris. EHESS
- CARRERAS CANDI, Francesc: *La navegació per l'Ebre*. (1993) reedició. Generalitat de Catalunya.
- COSTA, Maria Teresa: *La Financiación exterior del capitalismo español en el siglo XIX* (1983) Barcelona. Edicions de la universitat de Barcelona.
- DEL MORAL, Leandro: *La obra hidráulica en la cuenca baja del Guadalquivir, siglos XVIII-XX. Gestión del agua y organización del territorio* (1991). Junta de Andalucía. Servicio de publicaciones de la Universidad de Sevilla.
- DUCKHAM, Baron F: "Canals and river navigations" a ALDCROFT, Derek; FREEMAN, Michael: *Transport in the Industrial Revolution* (1983). Manchester. Manchester University Press.
- *Empresa de Vapores por el Ebro. Acto de sociedad*. (1842). Barcelona. Imprenta del Constitucional. BC. JC. Imp. 196/9.
- *Estadística general del Comercio de Cabotaje entre los puertos de la Península e Islas Baleares*. Madrid. Tipografía Asilo de Huérfanos. 1857-1879.
- FABREGAT, Emeteri: "La inversión francesa en la canalización del Ebro: de la navegación al riego (1848-1904)" a *Working paper. Universitat Autònoma de Barcelona. Unitat d'Història econòmica*., num 5. 2009.
- FABREGAT, Emeteri: "La navegació al tram final de l'Ebre: problemes, projectes, solucions (s. XV-XIX) a SOLÀ, Àngels; VIRÓS, Lluís (eds.): *El patrimoni industrial de les Terres de l'Ebre. Actes de les VII Jornades d'Arqueologia Industrial de Catalunya* (2009). Barcelona. Associació del Museu de la Ciència i la Tècnica de Terrassa.
- FABREGAT, Emeteri: "La navegación al tram final de l'Ebre: problemas, proyectos, soluscons" a *El Patrimonio industrial de les Terres de l'Ebre: actes de les VII Jornades d'Arqueologia Industrial a Catalunya* (2009). Barcelona. Associació del Museu de la Ciència i de la Tècnica
- FABREGAT, Emeteri; VIDAL, Jacobo: "La canalització de l'Ebre a la regió de Tortosa (1347-1851) a *Quaderns d'història de l'enginyeria*, 8. 2007.
- FERNÁNDEZ CLEMENTE, Eloy: "La industria minera en Aragón (el hierro y el carbón, hasta 1936) a TORRAS ELÍAS, J; FORCADELL, C; FERNÁNDEZ

- CLEMENTE, Eloy: *Tres estudios de Historia económica de Aragón* (1982). Universidad de Zaragoza. Zaragoza.
- FOGUET, Marsal: *Cofradías-Gremios (especialmente fluviales de la ribera del Ebro en Tortosa)* (1923). Madrid. Imprenta de Juan Pueyo.
 - FONTANA, Josep: “La vieja bolsa de Barcelona (1851-1914)” a *Documentos y Estudios. La bolsa de Barcelona de 1851 a 1930: líneas generales de su evolución* (1961). Barcelona. Ajuntament de Barcelona.
 - FRAX, Esperanza: *Puertos y comercio de cabotaje en España, 1857-1934* (1981). Madrid. Banco de España. Servicio de Estudios.
 - FULLOLA, Jaume: *La conca lignitifera de Mequinença (Ebre-Segre). Una societat rural minera.* (1860-1950). Tesis doctoral inèdita dirigida per Enric Vicedo. Lleida. Universitat de Lleida
 - GAST, René: *The Canal du Midi and the Navigable waterways from the Atlantic to the Mediterranean* (2000). Rennes. Ed. Ouest-France.
 - KOEPPPEL, Gerard: *Bond of Union: Building the Erie canal and the American Empire* (2009). Philadelphia. Da Capo Press.
 - LEPETIT, Bernard: *Chemins du terre et voies d'eau. Résauch de transports et organisation de l'espace en France (1740-1840).* (1984). Paris. EHESS
 - MADOZ, Pascual: *Diccionario* Vol V.(1846). Madrid, Est. Literario-Tipográfico de P. Madoz y L. Sagasti
 - MELLOR, Roy EH: *The Rhine: a study in the geography of water transport* (1983). Aberdeen. University of Aberdeen.
 - MUSET, Assumpta: “La matrícula de marina y el colectivo de patronos del rio Ebro en el siglo XVIII” a MARTÍNEZ, Carlos (ed.): *El Derecho y el Mar en la España Moderna* (1995). Granada. Universidad de Granada.
 - PARKMAN, Aubrey: *History of the waterways of the Atlantic Coast of the United States* (1983). Institute for Water Resources.
 - PASCUAL, Pere: “El comerç de cabotatge a Catalunya (1820-1935). Etapes i factors explicatius de la seva evolució” a *El transport marítim de Cabotatge a la mediterrània. II Jornades de marina tradicional. Promediterrània.* (2000). Palamós.
 - PASCUAL, Pere: “Ferrocarriles y colapso financiero (1843-1866). En torno a las causas que provocaron la crisis de los ferrocarriles catalanes como negocio capitalista” a *Moneda y crédito*, 17.
 - PASCUAL, Pere: “Ferrocarrils i circulació mercantil a Catalunya durant la segona meitat del s. XIX” a *Recerques*, num. 21. 1988.
 - QUERALT TOMÀS, M^a Carme; SUBIRATS ARGENTO, Maite: “La navegació per l'Ebre. Els vaixells de Vapor (1858-1929).” a *Recerca* 3, 1999.
 - RODRIGO, Martín: “Navieras y navieros catalanes en los primeros tiempos del vapor, 1830-1870” a *TST: Transportes, servicios y telecomunicaciones*, 13. 2007.
 - ROVIRA, Salvador-J; MUÑOZ, Joan-Hilari: *Cent anys del canal de l'Esquerra de l'Ebre (1912-2012)* (2013). Valls. Cossetània.
 - SALVADOR, Roc: “La tercera Guerra Carlista a la Diòcesi de Tortosa (1872-76) a SÁNCHEZ, Josep (coord.): *El Carlisme al territorio de l'Antiga diòcesi de Tortosa. Terres de l'Ebre, Matarranya, Maestrat, Ports de Morella i Priorat* Vol III. *De la Tercera Guerra Carlista a la Guerra de Franco* (2004). Tarragona. Arola.

- VALDALISO, Jesús: “La transición de la vela al vapor en la flota mercante española: cambio técnico y estrategia empresarial” a *Revista Historia Económica*, 10,1. 1992
- VALLVERDÚ, Robert: *El tercer Carlisme a les comarques meridionals de Catalunya 1872-1876* (1997). Barcelona. Publicacions de l'Abadia de Montserrat
- WILLIAN, T. S.: *River navigation in England 1600-1750*. (1964). London. Oxford University Press.

La lluita per l'estació del ferrocarril.

- AMELA, Francesc: *El Marqués de Campo: capdavanter de la burgesia valenciana, 1814-1889* (1989). València. Ajuntament de València.
- ANGUERA, Pere: *Economia i societat al Baix Camp a mitjan del s. XIX* (1982). Tarragona. Col·legi oficial d'aparelladors i arquitectes tècnics de Tarragona
- ANGUERA, Pere: *El general prim. Biografía de un conspirador* (2003). Madrid. Edhasa.
- ANÒNIM: “D. Cirilo Franquet Bertrán” a *La Zuda*, num. 39, any IV. 1916.
- ARTOLA, Miguel: *Los ferrocarriles en España. 1844-1943. Vol I. El Estado y los Ferrocarriles*. (1978). Madrid. Servicio de Estudios del Banco de España.
- CAMERON, Rondo E.: *Francia y el desarrollo económica de Europa 1800-1914* (1971). Madrid. Tecnos.
- *Colección Legislativa de España*. Madrid. Imprenta Nacional
- CORDERO, Ramon: “El sistema ferroviario español” a ARTOLA, Miguel (dir.): *Los ferrocarriles en España 1844-1943*, vol I (1978). Madrid. Servicio de estudios del Banco de España.
- CORDERO, Ramon; MENÉNDEZ, Fernando: “El sistema ferroviario Español” a ARTONA, Miguel (dir.): *Los Ferrocarriles en España. 1844-1943* (1978). Madrid. Servicio de Estudios del Banco de España.
- COSTA, Maria Teresa: *Financiación exterior del capitalismo español en el siglo XIX* (1982). Barcelona. Universitat de Barcelona.
- DE PERALES, Agustín (ed): *Memoria sobre las obras públicas en 1864, 1865 y 1866 comprendido lo relativo al personal, asuntos generales y asuntos varios*. (1868). Madrid. Imprenta y estereotipia de M. Rivadeneyra.
- *Exposición elevada al Ilmo. señor Director General de Obras Públicas por la Sociedad de los Ferro-Carriles de Almansa a Valencia y Tarragona sobre el proyecto formado por el Ingeniero Geefe de la División de Ferro-Carriles de Valencia para aproximar a Tortosa el trazado del Ferro-carril de Valencia a Tarragona* (1864). Valencia. Imprenta *La Opinión*.
- FERNÁNDEZ, Daniel: *Anales o Historia de Tortosa. Desde su fundación hasta nuestros días* (1867). Barcelona. Establecimiento tipográfico de Jaime Jesús.
- FONTANA, Josep: “La vieja bolsa de Barcelona (1851-1914)” a *Documentos y Estudios. La bolsa de Barcelona de 1851 a 1930: lineas generales de su evolución* (1961). Barcelona. Ajuntament de Barcelona
- *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 29/6/1856, num. 10, any 1r
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio: *Ferrocarriles y cambio económico en España* (1982). Madrid. Alianza

- GUTIÉRREZ MEDINA, M^a Luisa: “*La España industrial*” 1847-1853. *Un modelo de innovación tecnológica*. Tesis doctoral dirigida per Santiago Riera Tuberols. 1993. Universitat de Barcelona
- HERNÁNDEZ SEMPERE, Telesforo: *Ferrocarriles y capitalismo en el País Valenciano 1843-1879*. (1983). València. Ajuntament de València.
- *Memoria sobre las obras públicas en 1867, 1868 y 1869, comprendido lo relativo a Ferro-Carriles* (1870). Madrid. Imprenta y estereotipia de M. Rivadeneyra.
- NADAL, Jordi: *Fracaso de la revolución industrial en España* (2009. 2a ed.). Barcelona. Ariel.
- OFFNER, Jean-Marc: “Les effets structurants du transport. Mythe politique, mystification scientifique” a *L'Espace géographique*, 22, 3. 1993.
- PASCUAL, Pere: “Ferrocarriles y colapso financiero (1843-1866). En torno a la causas que provocaron la crisis de los ferrocarriles catalanes como negocio capitalista” a *Moneda y Crédito*, 169, 31. 1984.
- PASCUAL, Pere: “Ferrocarrils i circulació mercantil a Catalunya durant la segona meitat del s. XIX” a *Recerques*, 21. 1988.
- PASCUAL, Pere: *Los caminos de la era Industrial. La construcción y financiación de la Red Ferroviaria Catalana (1843-1898)*.(1999). Barcelona. Universitat de Barcelona.
- PUENTE, Gines: “L’exploració de la línia fèrria de Tarragona a Martorell i Barcelona (1865-1875)” a AA.VV; *150 anys del ferrocarril de Tarragona a Martorell* (2015). Lleida. Pagès editors.
- REVENGA, Antonio: “Ferro-carril de Valencia a Tarragona. Pruebas del puente sobre el Rio Ebro en Tortosa. 11/8/1868” a *Revista de Obras Públicas*, num 19, 1868.
- *Revista de Obras Públicas*, num 1. 1864
- RINGROSE, David: *España, 1700-1900: el mito del fracaso* (1996). Madrid. Alianza
- RINGROSE, David: *Los transportes y el estancamiento económico de España* (1972). Madrid. Tecnos.
- SÁENZ RIDRUEJO, Fernando: *Los ingenieros de caminos* (1993). Madrid. Colegio de ingenieros de caminos, canales y puertos.
- SÁEZ RIDRUEJO, Fernando: “Las obras publicas en el siglo XIX” a *Cuatro conferencias sobre historia de la ingenieria de obras públicas en España* (1987). Madrid. Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas.
- SÁEZ RIDRUEJO, Fernando: “Las obras publicas en el siglo XIX” a *Cuatro conferencias sobre historia de la ingenieria de obras públicas en España* (1987). Madrid. Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas.
- TORTELLA CASARES, Gabriel: *Los orígenes del capitalismo en España*. (1995). Madrid. Tecnos.
- TUÑÓN DE LARA, Manuel (dir.): *Historia de España. Vol VIII. Revolución burguesa oligarquía y constitucionalismo (1834-1923)* (1986). Madrid. Labor.
- URQUIJO GOITIA, José Ramon: *Diccionario Biográfico de Ministros. Relación Cronológica de Gabinetes. Reinado de Isabel II*.
- VALDALISO, Martín: “La transición de la vela al vapor en la flota mercante española: cambio técnico y estrategia empresarial” a *Revista Historia Económica*, 10, 1. 1992

- YEPES, Víctor: “El origen del ingeniero de caminos en España” a *El blog de Víctor Yepes*. PoliBLOGS. Universitat Politècnica de València.

La revitalització industrial de la ciutat de Tortosa. Metal·lúrgia i molinaria moderna.

- ANÒNIM: “José Pons i Enrich” a *Revista Ilustrada Jorba*. Num 132. Setembre 1920. Manresa
- *Anuario del comercio, de la industria, de la magistratura y de la administración* (1900). Madrid. Imprenta de Carlos Bailly-Baillière.
- ARVACA, Antonio: *Balanza métrica ó sea igualdad de las pesas y medidas legales de Castilla, las de las cuarenta y nueve provincias de España, sus posesiones de Ultramar Isla de Cuba, Puerto-Rico y Filipinas, y las de Francia, Inglaterra y Portugal* (1867). Valencia. Imprenta de José Doménech.
- BARÓ, Paco: Evolució i tècnica en l'elaboració de l'oli d'oliva: Els molins i les premses” a AA.VV.: *Terres de l'Ebre, terres d'oli* (2000). Roquetes. Ajuntament de Roquetes.
- BAYERRI, Enric: *Historia de Tortosa y de su comarca*. Vol VIII (1959). Tortosa. Impremta Algueró i Baiges.
- BLAY BOQUÉ, Jordi; ANTON CLAVÉ, Salvador (dir.): *El patrimoni de molins de la demarcació de Tarragona. Anàlisi i estratègies d'intervenció*. (2001). Tarragona. Diputació de Tarragona.
- CARRERAS, Albert: “El aprovechamiento de la energía hidráulica a Cataluña, 1840-1920. Un ensayo de interpretación” a *Revista de Historia económica*, 1, 2. 1983.
- CRIVILLER, José: *Descripción Topográfica de la mayor parte de los pueblos, caminos, rios, torrenetes, arroyos y barrancos de la provincia de Tarragona...*(1839). Tarragona. Imprenta de Miguel Puigrubí.
- DE MIÑANO, Sebastián: *Diccionario geográfico-estadístico de España y Portugal ... Tomo IX* (1828). Madrid. Imprenta de Pierart-Peralta
- *Diario de sesiones del Congreso de los Diputados*. 1862.
- ESPUNY, Ana: “Los Espuny y la producción olivarera en Osuna” a *Cuadernos de los Amigos de los Museos de Osuna*, 8. 2006
- FABREGAT, Emeteri: “Jules Carvallo” a GIL, Núria: *Ebrencs del egle XIX. Personatges de la història social, política i econòmica del territori ebrenc al segle XIX* (2009). Tarragona. Publicacions URV
- FABREGAT, Emeteri: “La inversión francesa en la canalización del Ebro: de la navegación al riego (1848-1904)” a *Working paper. Universitat Autònoma de Barcelona. Unitat d'Història econòmica*, 2009. num 5.
- FABREGAT, Emeteri: *L'impacte de l'arròs. El delta de l'Ebre al 1860* (2006). Benicarló. Onada edicions.
- FERNÁNDEZ DE PINEDO, Emiliano: “Nacimiento y consolidación de la moderna siderurgia vasca (1849-1913): El caso de Vizcaya” a HERNÁNDEZ, Juan; GARCÍA, José Luis (comp.): *Lecturas de historia empresarial* (1994). Madrid. Civitas.
- FERRER, Llorenç: “Família e industrialización en Catalunya”. La trayectoria de los Pons y Enrich de Manresa” a *Historia Social*. Num 53. 2005

- FERRER, Llorenç: “Josep Pons i Enrich, industrial manresà i fundador de la Colònia Pons, de Puig-Reig” a *Dovella*. Num. 15. 1985.
- FIGUEROLA, Laureà (a cura d'Anton Costas): *Estadística de Barcelona en 1849* (1993). Barcelona. Alta Fulla.
- GALLARD, Diego Maria: *Almanak mercantil o guia de comerciantes para el año 1808*. Madrid, Impremta Ramon Ruiz.
- GARCÍA LOPEZ, José Ramon: “Las sociedades colectivas y comanditarias en la dinàmica empresarial española del s. XIX” a *Revista Historia Económica*, num. 12 1994.
- GARRABOU, Ramon; SANZ, Jesús (ed): *Historia agraria de la España contemporánea. 2. Expansión y crisis (1850-1900)*. (1985). Barcelona. Crítica.
- GIRONI, Gabriel: *Manual del molinero o guía práctica de la conservación y almacenaje de los granos y conservación de éstos en harinas*. (1875). Madrid. Librería de Cuesta.
- GRAU, Josep Joan; SORRIBES, Jesús: *L'economia del Baix Ebre Vol II. Els antecedents històrics* (1985). Barcelona. Caixa d'Estalvis de Catalunya.
- JACOBS, Jane: *La economia de las ciudades* (1971). Barcelona. Península.
- JIMÉNEZ Guitied, Francisco: *Guia fabril e industrial de España. Publicada con el apoyo y autorización del Gobierno de S.M.* (1862). Barcelona. Libreria Plus Ultra.
- MADDOZ, Pascual: *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar* (1849), vol VIII. GIMÉNEZ GUITED, Francisco: *Guía fabril e industrial de España*. (1862). Madrid. Librería Española.
- MALUQUER, Jordi: “La despatrimonialización del agua: movilización de un recurso natural fundamental.” a *Revista Historia Económica*, num. 1 1983.
- MESTRE i NOÉ, Francesc: “La primera fundició de Ferro III” a *La Zuda*, desembre 1931.
- MORENO, Javier: “Los incios de la producción fabril de harina en España (1770-1801)” a *Revista de Historia Industrial*, 1. 1992.
- NADAL, Jordi: “La metal·lúrgia” a NADAL, Jordi (dir.): *Història econòmica de la Catalunya contemporània* Vol. 3. (1991). Barcelona. Enciclopèdia Catalana
- NADAL, Jordi: *El fracaso de la primera revolución industrial en España, 1814-1913* (2009). Barcelona. Ariel.
- NADAL, Jordi; TAFUNELL, Xavier: *Sant Martí de Provençals: pulmó industrial de Catalunya* (1992). Barcelona. Columna.
- O'CALLAGHAN, Ramon: *Anales de Tortosa e Historia de la Santa Cinta* Tomo II. (1886). Tortosa. Imprenta católica de Gabriel Llasat.
- OLIVA, Benet: *Els orígens de la primera industrialització del rerepaís: un cas emblemàtic. Vilassar i el capital comercial barceloní: 1828-1875*. (1999). Mataró. Caixa d'estalvis Laietana.
- PASCUAL, Pere: “Crèdit hipotecari i acumulació de capital immobiliari. L'exemple del farmacèutic i prestador Francesc de Paula Rosés (1855-1895)” a *Miscelania Aqualentensia*, 14. 2011.
- QUERALT, M^a Carne; SUBIRATS, Maite: “La navegació per l'Ebre. Els vaixells de vapor (1856-1929)” a *Recerca*, 3. 1999.
- RIERA SANS: *Diccionario geográfico estadístico histórico, biográfico, postal, municipal, militar, marítimo y eclesiástico de España y sus posesiones de Ultramar* Tomo X (1886) Imprenta de Riera y Sans 1886.

- SOLÀ, Àngels: *Aigua, indústria i fabricants a Manresa (1759-1860)* (2004). Manresa. Col·legi d'Enginyers industrials de Manresa.
- SUDRIÀ, Carles: “Desarrollo industrial y subdesarrollo bancario en Catalunya, 1844-1950” a HERNÁNDEZ, Juan; GARCÍA, José Luis (comp.): *Lecturas de historia empresarial* (1994). Madrid. Civitas
- TELLO, Enric: “Vendre per pagar. La comercialització forçada a l'Urgell i a la Segarra al final del segle XVIII” a *Recerques*, 23. 1990.
- VILÀ i OLIVA, Felip Santiago: "Estudio Topográfico-médico de Tortosa y su termino" (1891) Sign: Arm. S Caixa XX, num 3.
- VILLAVÍ, Maria del Mar ; FORCADELL, Toni; ARTIGUES, Pèrre Lluís : “El castell d'Amposta. Nota preliminar” a *Quaderns d'història tarraconense*, 13. 1994.
- VIÑAS i CAMPÍ: *El indicador de España y sus posesiones de ultramar* (1867). Barcelona. Impremta de Narciso Ramírez.
- VIÑAS Y CAMPÍ: *El Indicador de España y de sus posesiones de Ultramar, ó sea, inscripción general de todas las clases comprendidas en el Subsidio Industrial y de Comercio, las de la Magistratura y Administración y las casas extranjeras que faciliten antecedentes al efecto : almanaque de más de 300.000 direcciones*. 2a ed. 1867.

La transformación urbanística de Tortosa al segle XIX.

La gestació de l'esicample urbà de Tortosa (1840-1886)

- AA.VV. *La Academia de Matemáticas de Barcelona: el legado de los Ingenieros militares* (2004). Barcelona. Novatesa SL.
- ABRIL GUANYABENS, Joan: Un capítol de la meva actuació a Tortosa (1928). Sant Feliu de Guíxols. Impremta Octavi Viader
- ANGUERA i NOLLA, Pere: *Economia i societat al Baix Camp a mitjans del s. XIX* (1982) Tarragona. Publicacions del Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Tarragona.
- ANGUERA, Pere: *Comportament polític i actituds ideològiques al Baix Camp: 1808-1868*. (1983). Reus. Associació d'Estudis Reusencs
- ARNABAT, Ramon: “La revolució liberal a Barcelona. Política de classes i classes de política” a *Quaderns d'Història de Barcelona*, 10. 2004
- BAILA, Miquel A: *Canvi Demogràfic i Econòmic al Municipi de Tortosa (1860-1991)* (1994). Tortosa. Centre de lectura de les Terres de l'Ebre.
- BAILA, Miquel. A: “Baluards i revellins: el bastiment d'un nou sistema defensiu a la ciutat de Tortosa (segles XVII i XVIII).” a *Cuadernos de geografía*, 63. 1998.
- BAILA, Miquel: *La ciutat de Tortosa. Evolució de l'espai urbà*. (1999). Vinaròs. Antinea.
- BALLBÉ, Manuel: *Orden público y militarismo en la España constitucional* (1985). Madrid Alianza.
- BASSOSLS, Martin: *Génesis y evolución del derecho urbanístico español (1812-1956)* (1973). Madrid. Editorial Montecorvo.

- BAYERRI, Josep: *Teodoro González i la Tortosa de la Restauració a través de la premsa (1875-1902)* (1996). Tortosa. Cooperativa Gràfica Dertosenca
- BENEVOLO, Leonardo: *El arte y la ciudad contemporánea*. (1977) Barcelona. Gustavo Gili
- BONET, Antonio: “Razón e historia de un debate teórico-profesional” a BONET, Antonio; LORENZO, Soledad; MIRANDA, Fátima: *La polémica ingenieros-arquitectos en España Siglo XIX* (1985). Madrid. Turner
- BONET, Maria: “La ciutat feudal a la Catalunya meridional” a *El temps i l'espai i feudalisme* (2004) Balaguer.
- BOZAL, Mariano: *Juntas revolucionarias. Manifiestos y proclamas de 1868* (1968). Madrid. Cuadernos para el diálogo
- BREA, Reynaldo: *Nota de Historia. Biografías*. Biblioteca AHCTE, ARM 81
- BUSQUÉ i CORBELLA, Josep: “Esculls de l'urbanisme d'Igualada a principis del s. XX” a *Miscellanea Aqualatensis*, 7. (1995). Igualada. Centre d'Estudis Comarcals d'Igualada.
- CARDONA, Gabriel: *El poder militar en la España contemporánea hasta la guerra civil* (1983). Madrid. Siglo XXI.
- CARTER, Harold: *An introduction to Urban Historical Geography* (1983). London. Edward Arnold.
- CASTELLS, Manuel: *La Cuestión urbana* (1974). México. Siglo XXI.
- CASTRO, Demetrio: “Agitación y orden en la Restauración. ¿Fin del ciclo revolucionario?” a *Historia social*, 5. 1989.
- CHUECA, Fernando: *Breve historia del urbanismo* (2007). Madrid. Alianza
- CORTADA i COLOMER, Lluís: *Estructuras territorials, urbanisme i arquitectura poliorcètics a la Catalunya preindustrial* vol. 2 (1998). Barcelona. Institut d'Estudis Catalans.
- CURTIS, Dan: “Reconsidering the Mediterranean agrotown model and escaping a vision of an unchanging Italian South” a Center for Global Economic History Working Papers Series, 32. 2012. Universiteit Utrecht
- DE LA FUENTE, Gregorio: *Los revolucionarios de 1868. Elites y poder en la España liberal* (2000). Madrid. Marcial Pons.
- DE TERÁN, Fernando: *Historia del urbanismo en España III. Siglos XIX y XX*. (1999). Madrid. Càtedra
- DENNIS, Richard: *English industrial cities of the nineteenth century* (1986). Cambridge. Cambridge University Press
- *Estado militar de España é Indias*. Madrid. Imprenta Nacional.
- FABREGAT GÀLCERÀ, Emeteri: “Bateigs i enterraments: creixement demogràfic al Baix Ebre i Montsià als segles XVIII i XIX” a *Recerca* 8 (2005). Tortosa. Arxiu Històric Comarcal de les Terres de l'Ebre.
- FABREGAT, Emeteri: “El creixement urbà de Tortosa: 1730-1750” a *Recerca*, 2. 1997.
- FERNÁNDEZ, Daniel: *Anales o Historia de Tortosa, desde su fundación hasta nuestros días* (1867). Barcelona. Establecimiento tipográfico de Jaime Pons
- FERNÁNDEZ, Fernando; FRIEYRO, Beatriz: “La división militar en el Sexenio Revolucionario” a *Revista de Historia militar*, 82. 1997.
- FERNÁNDEZ, Fernando: *El Ejército español en el siglo XIX* (1978). Madrid. Siglo XXI
- FERNANDEZ-PIÑEIRO, Emilio: *Régimen jurídico de los bienes inmuebles militares* (1995). Madrid. Marcial Pons.

- FONTANA, Josep: *La crisis del Antiguo Régimen 1808-1833* (1992). Barcelona. Crítica
- GARCIA-BELLIDO, Javier; MANGIAGALLI, Sara: “Pascual Madoz y el derribo de las Murallas en el arbor del ensanche de Barcelona” a *Barcelona. Quaderns d’Història*, 14. 2008
- GIMENO, Eva; MAGRINYÀ, Francesc: “La intervenció de Cerdà en la construcció de l’eixample” a *Cerdà. Urbs i territori. Una visió de futur. Catàleg de la mostra Cerdà. Urbs i territori setembre 1994-gener 1995*. (1994). Barcelona. Electa
- GRAVAGNUOLO, Benedetto: *Historia del urbanismo en Europa 1750-1960* (1998). Madrid. Akal
- HERAS, Pedro: *La revolució de setembre a Tarragona* (1981). Tarragona. Ajuntament de Tarragona
- HUGUET, Maria Lluïsa: *Lleida durant la Primera República, 1873*. Tesi de llicenciatura dirigida per Manuel Lladonosa.
- JACOBS, Jane: *La Economía de las ciudades* (1975). Barcelona. Península
- JANUÉ, Mauricio: *Els polítics en temps de revolució. La vida política a Barcelona durant el Sexenni revolucionari (1868-1873)*. (2002) Vic. Eumo.
- LLORENTE, Emili: “La fundació del Banc de Tortosa (1881)” a *Recerca*, 9 (2005), Tortosa, AHCTE.
- LOLA-TAMAYO, Marta: *Historia de la legislación urbanística* (2007). Madrid. Iustel.
- LÓPEZ ONTIVEROS, Antonio: “La agrocidad andaluza: caracterización, estructura y problemática” a *Estudios Regionales*, 39. 1994.
- LÓPEZ, Diego: *La Guardia Civil y los orígenes del estado centralista* (2004). Madrid. Alianza.
- MADDOZ, Pascual: *Diccionario Geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar* (1848). Madrid. Imprenta de Pascual Madoz
- MAGRINYÀ, Francesc: “El ensanche y la reforma de Ildefonso Cerdà como instrumento urbanístico de referencia en la modernización urbana de Barcelona” a *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y ciencias sociales*, vol XIII, num. 296 (3). 2009
- MARTÍN, Enrique: *Sociología urbana y urbanismo* (1997). Madrid. Fundación para la creación de Altos profesionales. MARTÍN, Enrique: *Sociología urbana y urbanismo* (1997). Madrid. Fundación para la creación de Altos profesionales.
- MARTÍNEZ, Tomàs; PRADILLA, Miquel Àngel; QUIXAL, J. Manuel (eds.): *Terres de cruïlla. Estudis sobre les comarques de la diòcesi de Tortosa* (2013). Benicarló. Onada Edicions.
- *Memoria leida en la Junta General de Accionistas del Banco de Tortosa*. Tortosa. Imprenta y librería de Biarnès y Prades. 1886.
- MONLAU, Pere Felip: *Abajo las murallas!!!. Memoria sobre las ventajas que reportaria Barcelona, y especialmente su industria, de la demolición de las murallas que circuyen la ciudad* (1841). Barcelona. Imprenta constitucional.
- MURO, José Ignacio: “Las transformaciones en los usos militares de las propiedades militares en España” a *Finistera* (1990) num. XXV. Lisboa
- MURO, José Ignacio: “Ingenieros militares en España en el siglo XIX. Del arte de la guerra en general a la profesión del ingeniero en particular” a *Scripta Nova*, núm. 119 (93) Vol. VI. 1/08/2002. (<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn119-93.htm>)

- MURO, José Ignacio: “Un plano para una nueva ciudad: La Brigada topográfica y de ensanche del Cuerpo de Ingenieros del Ejército” a *Ciencia e ideología en la ciudad. VOL I. Col·loquio Interdepartamental.* (1992). Valencia. Generalitat Valenciana. Conselleria d'Obres Públiques
- NÓVOA, Miguel: “Reflexiones históricas sobre ingeniería y territorio en el litoral” a *Ingeniería y territorio*, 61. 2002.
- OLESTI i TRILLES, Josep: *Diccionari Biogràfic de Reusencs* vol.1 (1991). Reus. Ajuntament de Reus.
- OLIVERAS SAMITIER, Josep: “Poder municipal y urbanismo en el siglo XIX” a *Ciudad y territorio* 94 (1992). Madrid. Ministerio de Obras públicas y urbanismo.
- *Ordenanza que S.M manda observar en el servicio del Real Cuerpo de Ingenieros* (1803). Madrid. Imprenta Real
- REIMANN, Helga: “Proceso de industrialización en una agrociedad siciliana: Gela” a LÓPEZ-CASERO OLMEDO, Francisco (comp.): *La agrociedad mediterránea* (1989) Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Madrid.
- RIERA, Pablo (dir): *Diccionario geográfico, estadístico, histórico, biográfico, Postal, municipal, militar, marítimo y eclesiástico de España y sus posesiones de ultramar.* Tomo X. (1886). Barcelona. Imprenta y librería religiosa y científica del heredero de D. Pablo Riera
- RODRÍGUEZ, Obdulio; GONZALEZ DE LOS RIOS; *Guia de Tortosa* (1900, 2a. ed) Tortosa. Establecimiento tipográfico de Emilio Cantero
- ROVIRA GÓMEZ, Salvador-J: *Els nobles de Tortosa al s. XIX* (2008) Valls. Cossetània
- SABATER, Sinesio: “Don Buenaventura e Córdoba” a DD.AA. *Album biogràfic Dertosense* (1892). Tortosa. Tipografia de Gabriel Llasat
- SALVADOR, Roc: “La tercera Guerra Carlista a la Diòcesi de Tortosa (1872-76) a SÁNCHEZ, Josep (coord.): *El Carlisme al territori de l'Antiga diòcesi de Tortosa. Terres de l'Ebre, Matarranya, Maestrat, Ports de Morella i Priorat* Vol III. *De la Tercera Guerra Carlista a la Guerra de Franco* (2004). Tarragona. Arola.
- SÁNCHEZ CERVELLÓ, Josep; MARGALEF FANCA, M^a Cinta: *Els límits de la llibertat de premsa a les Terres de l'Ebre durant la Restauració* (2003). Tortosa. Cooperativa Gràfica Dertosense.
- SANTESMASES, Josep (dir.): *Republicans i republicanisme a les terres de parla catalana. Actes del VI Congrés de la CCEPC.* (2008). Barcelona. Publicacions de la Coordinadora de Centres d'Estudis de Parla Catalana.
- SORIA, Arturo; MENÉNDEZ, José Ramón: “El territorio como artificio cultural: Corografía histórica del Norte de la Península Ibérica” a *Ciudad y territorio: Estudios territoriales*, 99. 1994.
- SUDRIÀ, Carles: “Desarrollo industrial y subdesarrollo bancario en Cataluña, 1844-1950” a HERNÁNDEZ, Juan; GARCÍA, José Luís (comp.): *Lecturas de Historia empresarial* (1994). Madrid. Civitas.
- TAFUNELL, Xavier: “La construcción residencial barcelonesa y la economía internacional” a *Revista Historia Económica*, vol 7, 2. 1989
- TAJUECO GALLARDO, Emilio: *El libro de los Diputados ó, Fisonomía del Congreso de 1851.* (1852). Madrid. Imprenta de D. E. TAJUECO

- TEDDE, Pedro: “La banca privada española durante la Restauración” a TORTELLA, Gabriel (dir.): *La banca española en la Restauración*. Tom 1. *Política y finanzas* (1974). Madrid. Servicio de estudios del Banco de España.
- TERÁN, Fernando; BOHIGAS, Oriol; *El pasado activo: el uso interesado de la historia para el entendimiento y la construcción de la ciudad* (2009). Madrid. Akal.
- VALLVERDÚ, Robert: *El tercer Carlisle a les comarques meridionals de Catalunya 1872-1876* (1997). Barcelona. Publicacions de l'Abadia de Montserrat
- VICENTE, Joan; FRAGUELL, Maria Rosa: “L'eixample de Girona i l'urbanisme de la segona meitat del segle XIX” a Estudi General: Revista de la Facultat de Lletres de la Universitat de Girona, 13. 1993.

El comtat anglès de Norfolk. Un estudi comparatiu.

Exercici comparatiu entre les ciutat de Tortosa i Norwich (England).

- ALBERT, William: *The Turnpike Road System in England 1663-1840* (1972). Cambridge. Cambridge University Press.
- ALLEN, Cecil J.; JOHNSON, H.C.: *The Great Eastern Railway* (1961). London. Den Allan Ltd.
- ARNOLD, J; McCARTNEY, S: *George Hudson. The rise and fall of the Railway King* (2004). London. Hambledon & London.
- ASHWIN, Trevor; DAVINSON, Alan: *An historical Atlas of Norfolk* (2005). Cambridge. Phillimore&Co.
- BOGART, Dan: “Turnpike trusts and property income: new evidence on the effects of transport improvements and legislation in eighteenth-century England” a *Economic History Review*, 62, 1. 2009.
- BOYES, John; RUSSELL, Ronald: *The canals of Eastern England* (1977). Newton Abbot. David and Charles.
- BROOKS, Edward C: *Sir Samuel Morton Peto Bt. Eminent Victorian, Railway Entrepreneur, Country Squire, MP* (1996). Bury St. Edmunds. Bury Clerical Society
- BURTON, Antony: *The railway builders* (1992). London. John Murray.
- BYRNE, Tony: *Local government in Britain* (2000). London. Penguin Books.
- CLAPMAN, J. H: The transference of the Worsted Industry from Norfolk to the West Riding” a *The Economic Journal*, Vol. 20, num 78. Jun 1910
- CLARK, Peter; SLACK, Paul (eds.): *Crisis and Order in English towns. 1500-1700*. (1972) London. Routledge & Kegan Paul.
- CLEVELAND-STEVENSON, Edward: *English Railways their development and their relation to the State* (1915). London. George Rouledge and Sons Ltd
- COLEMAN, D.C: “Growth and decay the industrial revolution: The case of east Anglia” a *Scandinavian Economic History Review*, 10, 2. 1962
- COSSOMS, Arthur: “The Turnpik Roads of Norfolk” a *Norfolk Archaeology*, XXX. 1952. 1952. Norwich. Printed by Jarrold & Sons LTD.

- DOW, George: *The first railway in Norfolk* (1947). London. LNER
- EASTWOOD, David: *Governing rural England. Tradition and transformation in Local Government 1780-1840* (1994). Oxford. Clarendon Press.
- EASTWOOD, David: *Government and Community in the English Provinces, 1700-1870* (1997). London. MacMillan Press
- ELLIS, Hamilton: *British Railway History* (1954). London. George Allen and Unwin Ltd.
- FEINSTEIN, Charles H; POLLARD, Sidney (ed.): *Studies in capital formation in the United Kingdom* (1988). Oxford. Clarendon Press.
- GORDON, D.I: *A regional history of the Railways of Great Britain. Volume V. The eastern counties* (1968). Newton Abbot. David & Charles.
- HUNTER, Davies: *A Biographical Study of the father of Railways George Stephenson* (1975). London. Weidenfeld and Nicolson.
- KINGDOM, John: *Local Government and Politics in Britain* (1991). Worcester. Phillip Allan.
- MACNAIR, Andrew; WILLIAMSON, Tom: *William Faden and Norfolk's 18th-Century Landscape* (2010). Oxford. Oxbow books.
- MALSTER, Robert: *Wherries and Waterways* (1986). Lavenham. Terence Dalton Limited.
- MOFFAT, Hugh: *East Anglia's First Railways* (1987). Lavenham. Terence Dalton Ltd.
- *Priestley's Navigable rivers and canals (1831)*. Reedició del 1969. Newton Abbot. David & Charles Reprints
- PRIESTLEY, Ursula: "The Fabric of Stuffs: The Norwich Textile Industry, c. 1650-1750" a *Textile History*, 16; 2. 1985.
- PRIESTLEY, Ursula: *The Fabric of Stuffs: the Norwich textile industry from 1565* (1990). Norwich. University of East Anglia
- RAWCLIFFE, Carole; WILSON, Richard (ed.) *Norwich since 1550* (2004). London. Hambledon and London
- ROLT, L.T.C: *George and Robert Stephenson. The Railway Revolution* (1962). London. Gongmans
- SIMMONS, Jack; BIDDLE, Gordon (eds.): *The Oxford Companion to British Railway History* (1997). Oxford. Oxford University Press. Eastern Counties Railway.
- SPOONER, Sarah (ed.): *Sail and storm. The Aylsham navigation*. (2012). Aylsham. Aylsham Local History Society.
- VAUGHAN, Adrian: *Railwaymen Politics & Money* (1997). London. John Murray.
- WARD, J. R. *The Finance of Canal Building in Eighteenth-Century England* (1974). London. Oxford University Press.
- WILLIAMSON, Tom: *The Norfolk Broads. A landscape history* (1997). Manchester. Manchester University Press.

FONTS DOCUMENTALS I ARXIVÍSTICS.

ARXIUS INTERNACIONALS

Norfolk Record Office. Norwich, UK. (NRO)

- *Records. Borough of Great Yarmouth*
- *Norwich city Council Records*
- *Thetford Borough Council Records*
- *Aylsham Papers*
- *East Anglian Water Authority*
- *Norfolk Turnpike Trust*

ARXIUS DE JURISDICCIO ESTATAL

Archivo Histórico Nacional (AHN):

Fondos Consejos:

- 6882, 19
- 22610, 3
- 6889, 62
- 6814, 17
- 6882, 19
- 22839, 2

Fondos contemporáneos, Obras Públicas, Ministerio de Fomento:

- Legajo 45
- Legajo 46
- Legajo 99 (1)

Fondo Estado

- Legajo 3523 num 28

Archivo General de la Administración (AGA):

Fondo Educación, 5.

- Top 31/8217 Leg 8956-2
- Top 31/8218 Leg 8956-5 (3) i (1)
- Top 31/8264 Leg 8995-5

Archivo General de Simancas (AGS):

Fondo Dirección General de Rentas,

- II remesa, leg 497 i 503

Arxiu de la Corona d'Aragó (ACA):

Fons Reial Audiència:

- Pleits civil: 21296 / 32168 / 371 / 20935

- Papeles de Su Excelencia: Num 78-118
- Regstres de Carles III: 1765-1789
- Volumes de la Batllia Moderna: 209 / 211 / 256-297 / 270 / 430 / 451-453
- Tribunal de Comerç: 7553 / 7551 / 2767

Fons Reial Patrimoni:

- Processos: 1752,10A / 1734, 3 Ao / 1819, 3 Dd / 1789, 6 G / 1826, 11P / 1829, 10C / 1835, 4D / 1828, 8A / 1767, 3M / 1828, 6M

Fons Subcomandacia d'Enginyers de l'Exèrcit de Catalunya:

- Expedients.
 - Caixa 471, exp 1379
 - Caixa 498, exp 1766, 1767
 - Caixa 499, exp 1777
 - Caixa 562, exp 2357, 2358
 - Caixa 512, exp 123/4, 1925
 - Caixa 529, exp 2107
 - Caixa 530, exp 2126
 - Caixa 561, exp 2352
 - Caixa 562, exp 2363
 - Caixa 590, exp. 2537, 2540, 2541, 2542
 - Caixa 591, exp 2547
 - Caixa 614, exp 2715

Fons Dominació napoleònica de Catalunya: Caixa 1 / 14 / 45

Fons Ordres Militars.

- Volumes i lligalls, 120 i 123.

ARXIUS DE JURISDICCIO CATALANA

Arxiu Nacional de Catalunya (ANC):

Fons Ca N'Aguilera de Piera

- Expedient 294

Fons Reial Audiència

- Expedient 938. Top 2085/2

Arxiu Històric de Tarragona (AHT):

Fons Cambra Agrària.

- Estadística agrícola i pecuària / fabril i industrial. 1876. Top 8001
- Estadística de mercaderies passades per la duana (1879-1883 i 1890) Top 376 i 406)
- Interrogatori d'establiment de crèdit territorial (1850) Top 175
- Majors contribuents. Top 192
- Unitat Territorial de control de consums (1877) Top 399
- Expedients de duanes i ports: Top 194 / 134 / 275 / 94 / 354 / 195 / 188 / 194 / 195
- Carreteres, ponts i aranzels: 425 / 89 / 188 / 89 / 246 / 331 / 410 / 134.
- Expedients d'Indústria: Expedient Piñol Top 190

Fons registrals:

- Comptaduria d'Hipoteques:
 - Tarragona: 1769-1783 / 1857-1862.
 - Tortosa: Registre de la propietat rústica.
- Fons notarial de Tarragona:
 - Francisco Antoni Bofarull (1866)
 - Josep Folch (1888)

Fons Companyia d'Aragó:

- C17: Comptabilitat del mercat de cereals a la ribera de l'Ebre
- C153: Estractes de comptes
- C154: Estractes de comptes.

Fons Moragas.

- Comptes oberts amb comerciants de Tortosa. Top: 2149-2732
- Sobre carreteres: Top 3372 / 3373 / 3558
- Rendes eclesiàstiques: Top 1613 / 2036 / 3784 / 3819 / 3820

Fons Hisenda

- Volumes d'Hisenda. Expedients de subhasta de Tortosa.
- Expedients d'Hisenda: 3277 / 3974

Arxiu Històric Provincial de Lleida (AHPL)

Fons Jové. Correspondència:

- Caixa 29, exp 3149
- Caixa 24, exp 2185
- Caixa 23, exp 2036

Fons Delegació Provincial de Lleida del Ministeri d'Economia.

- Expedient 379, llibre 2.

Fons Intendència de Lleida.

- Cadastre de Patiño, caixa 169.

Arxiu Històric de a Diputació de Tarragona (AHDT):

Butlletí Oficial de la Província. Num 51-238 (1857-1900)

Fons Obres Públiques.

- Capses en quart, 35
- Capses en quart, 31
- Capses en quart, 58.

Fons Obres Públiques, Vies i Obres.

- Capses en foli, 15 / 05 / 21 / 27 / 56.

Fons Governació, num 1.

ARXIUS COMARCALS

Arxiu Històric comarcal de les Terres de l'Ebre (AHCTE):

Fons Amillarment (digital·litzat): vol 1-6

Fons biblioteca.

Fons Beguer Piñol: Exp. 5.14 i 109.

Fons Wenetz: Top 65. Centres i Associacions

Fons Ajuntament.

- Acords. 1750-1885
- Establiments:
 - Molins d'en Comte. Peper 19, carpeta 20
 - Lligall 14-16
- Papers. Expedients diversos
- Expedients d'Eixample: A6 / A8 / A3856 / A64 / A15 / 759

Fons Hemeroteca:

- *Diario de Tortosa* (1870-1890)
- *La Voz del Progreso* (1870-1890)
- *El Eco de la Fusión* (1880-1886)
- *La Verdad* (1880-1886)
- *El correo de las familias* (1880-1881)
- *El correo de Tortosa* (1880-1884)

Fons municipal de Tortosa

- Registre de cases, fàbriques i molins d'oli 1874 Top 1980 i 1999
- Cens electoral 1870 Top 2661
- Contribució industrial 1923 A 611
- Expedients d'Obres: lligall 7005 i 7160
- Permisos d'obres (1884-1890): A970-A973
- Libro de cabidas 1868: A1992-1993
- Llibre rústic-urbà-pecuari 1874-75: A2027
- Preus de Consum 1854-1866 top A752
- Repartiments contribució d'immobles, cultius i ramaderia 1863: top 6116

Fons registral:

- Comptaduria d'Hipoteques de Tortosa: num 19 (1785)-num 100 (1855)

Fons Notarial:

- Antonio Alberni (volums dels anys 1763-1792)
- Baltasar Fibla (volums dels anys 1792-1799) i manuals de marina (volums dels anys 1776-1800)
- Bernardo Roca (volums anys 1760-1785)
- Dídac Foguet: Cabreu (1743-1747), protocols (1799-1801) i inventaris (1721-1747)
- Domènec Maria Montserrat (1789-1800)
- Francesc Rebull. Manual de la Junta Municipal de Temporalidades (1770-1793) i Manuals (1776-1792)
- Jacint Vidal: Contractes 1801-1808, Manuals 1793-1800 i Testaments (1793-1823)
- Joan Baptista Mondeli (1775-1782)
- Joan Baptista Aragonés (1757-1833)
- Joan Cuello (1790-1801)
- Joan Fàbregas: Inventaris 1741-1750 / Documents 1759 / Manuals 1746-1783.
- Miguel Estupinyà (1775-1780)
- Pere Núñez: Documents 1774 / Manuals 1794-1803
- Romeu Lluc (1740-1758)
- Arévalo (1845-1850)
- Arnau (1859-1862)
- Borràs (1877-1897)

- Camps (1864-1871)
- Costa (1862-1877)
- Tallada (1849-1880)
- Fontcuberta (1864-1879)
- Montserrat (1845-1865)
- González (1869)
- Guardiola (1850-1872)
- Montserrat-Sagaceta (1855-1856)
- Rubió (1830)
- Vilàs (1853-1863)

Arxiu Històric Comarcal del Baix Camp (AHCBC).

Fons municipal:

- Gremis. Caixa 15105 i 16106
- Acords 1783-1786
- Obres: 213 / 218 / 2994
- Cadastre. Top 1628 A / A1520 / A1524
- Contribució de contingents: Top 1630 (1785)
- Padró d'habitants. 1793 Top 1651-1652 / 1810 Top 1766

Fons Sunyer.

- Copiador de cartes. Top 74.

Arxiu Històric Comarcal del Bages. (AHcB)

Fons Notarial:

- Josep Mas (1800)
- Antonio Roures (1789)
- Ignasi Casanyes (1797)
- Josep Masramon (1806)

ARXIUS MUNICIPALS

Arxiu Històric de la ciutat de Barcelona (AHCB)

Fons Comercial:

- B328-330
- A105-A106
- B1023
- B171
- B21
- B587
- B191

Fons Junta de Comerç:

- Volumes. 5 / 28-37.

Fons Sanitat:

- Junta de Abastos. Top XII-I/. C40 i Top IL. XII-4/C33.

Arxiu Municipal de València (AMV)

Fons Llotja: caixa 41

Fons tribunal de Comerç:

- Caixa 202, num 10
- Caixa 306, num 1
- Caixa 243, num 2

Arxiu Històric de la ciutat de Tarragona (AHcT)

Butlletí Oficial de la Província. Any 1849 86/1849

Expedients sobre propis. Top P8344 num 40

Fons Registre General. Tp P678 / Top 4514

Arxiu Històric de la Paeria de Lleida (AHPL)

Fons Municipal. Caixa 1412/30.

Arxiu Municipal de Xerta (AMX)

Fons municipal

- Top 10, num 10, 12, 14, 15 i 18
- Top 35, num 6, 9, 11, 23
- Top 57, num 10, 11, 14, 19, 24, 26.
- Top 58
- Top 65, num 45
- Top 831.

Arxiu Municipal d'Alfara (AMA)

Fons municipal

- Top 1529
- Top 827
- Top 557
- Top 689

ARXIUS ECLESIASTICS

Arxiu Històric Arxidiocesà de Tarragona. (AHAT)

Òbits de la Parròquia de Sant Pere de Reus.

- 1789-1806. Capsa 64. UD 132
- 1807-1820. Capsa 65. UD 133

Arxiu de la Catedral i el Capítol de Canonges de Tortosa. (AHcT)

Fons economia, tom 21. Administración de Diezmos. Cuentas de Colectores. 1828-1833.

ARXIUS D'INSTITUCIONS PRIVADES

Arxiu Històric de Protocols Notarials de Barcelona (AHPNB)

- Ramon Font, 1777 i 1778
- Josep Maria Avellà, 1776
- Ramon de Miquelerena, 1880
- Francisco Javier Moreu, 1871 i 1877
- Fernando Gasset, 1884 / 1893 / 1896

Archivo Histórico Ferroviario. Estación de las Delicias. (AHF)

- Revista Peninsular Americana de Caminos de Hierro. 1862.
- AHF.
 - top 13108 / 1
 - Top F2-1 Memòries 1886-1891.
 - Top I 0092 013 Memoria FFCC V-T Sección Plana del Ebro

Arxiu de la Reial Companyia de Canalització de l'Ebre (ARCCE)

- Afer José Canicio: RC 375 / RC 1747
- Contractes de transport de carbó: RC 613-617 / RC 832
- Informes i estat de l'empresa: RC 574-577 / RC 580-581
- Arrendaments de salts d'aigua: RC 386 / RC 583-587 / RC 591-592 / RC 595 / RC 597-599
- Expedients de projecte de pont sobre l'Ebre: RC 2798
- Expedients tarifatge de rescloses: RC 601-612 / RC 618 / RC 620-623 / RC 899.

Arxiu Històric del Port de Tarragona. (AHpT)

Entrades i sortides de Vaixells.

- Top 3870. Llibreta: 8 / 20 / 21 / 24.

Fons Fars.

- Sig. 47

Arxiu del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya. (CoAC)

Fons cartogràfic (microfilm).

- Ref. 54B-3
- Ref. 54B-16
- Ref. 54B-21
- Ref TORTOSA007

BIBLIOTEQUES I MUSEUS.

Norfolk Millenium Library. Norwich (NML)

Norfolk Heritage Centre.

- Consulta de bibliografia Local

Biblioteca Nacional (BN)

Bailly-Bailliere. 1884

Descripción del Corregimiento de Tortosa. Comte de Darnius

Biblioteca de Catalunya. (BC)

Fons de la Junta de Comerç.

- Lligall V, caixa 7 num. 5 / 16 / 22
- Lligall IX 14 num 6
- Lligall XX ,caixa 29 num. 10
- Lligat XLV num. 71 /72 / 43 / 44
- Lligall LV
 - 76, num.22 / 9 / 8 / 19 / 28 / 32 / 16
 - 77. num. 40 / 37
- Lligall LVII
 - caixa 79/2
 - caixa 80 num 24
- Lligall LVIII, 25
- Lligall LXV, bis caixa 92 num. 47
- Lligall LXVIII
 - caixa 81 num 22 / 25
 - caixa 94 num. 4 /23
- Lligall CXXVI, caixa 164 num. 4

Volum 218 (1778-1792)

Llibre

- BA8
- 143 bis

Top. 256 / 142

Biblioteca del Banco de España. (BBE)

- *Memoria de la Junta General de Accionistas del Banco de Tortosa.* Anys: 1884 / 1885 / 1886 / 1887 / 1891

Biblioteca Valenciana (BV)

Memòries de Companyies ferroviàries.

- BV 1996-1124
- NP65-F14
- NP06 / F394

Biblioteca de la Reial Acadèmia de la Medicina de Barcelona (BRAMB)

Memorials de la Reial Acadèmia de la Medincina.

- Vol X, num 24
- Caixa 20, num 3.

Biblioteca de la Universitat Pompeu Fabra (BUPF)

Fons Cambra de Comerç de Barcelona. Institut Universitari Jaume Vicens Vives.

- *Estadística general del comercio de cabotaje entre los puertos de la Península e Islas Baleares. 1862-1879*

Biblioteca de la Universitat de València (BUV)

Memoria publicada por los Directores de la Sociedad de los Ferro-Carriles de Almansa á Valencia y Tarragona.

- Vol A18-1209
- Vol A18-1338

Institut Municipal de Museus de Reus (IMMR)

Documentació comercial de la família March

- IMMR 875 / 2250 / 1194

